

## Kajian Elemen Penciri *Shukubamachi* (Kota Persinggahan) di Jalur Tōkaidō, Jepang Abad XVII

Radiaswari Subangun

Program Studi Arsitektur, Fakultas Sains dan Teknologi, Universitas PGRI Yogyakarta  
Jl. IKIP PGRI I Sonosewu No.117, Sonosewu, Ngestiharjo, Kecamatan Kasihan, Kabupaten Bantul, Daerah Istimewa Yogyakarta

Email: [radiaswari@upy.ac.id](mailto:radiaswari@upy.ac.id)

INFORMASI ARTIKEL	ABSTRAK
<p>Diterima 21-01-2025 Disetujui 20-02-2025 Tersedia online 01-04-2025</p>	<p>Kota sebagai suatu lingkungan fisik memiliki berbagai macam dimensi nilai yang dapat mencerminkan ciri khas dari kota tersebut, baik dari segi nilai historis maupun aspek lainnya yang bersifat faktual, sehingga terbangun sebuah identitas kota. <i>Shukubamachi</i> merupakan jenis kota yang khas, bertumbuh dari perkembangan politik di Jepang abad XVII pada masa damai selama dua abad Dinasti Tokugawa, yang dikenal dengan zaman Edo (1603-1868). Kajian ini bertujuan untuk menggali elemen-elemen khas penciri <i>Shukubamachi</i>. Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode deskriptif-kualitatif, dengan menyusun secara sistematis gambaran tentang fenomena mengenai <i>Shukubamachi</i> berdasarkan hasil penggalian dokumentasi literatur maupun ilustrasi visual kota-kota <i>Shukubamachi</i> di sepanjang jalur Tōkaidō. Hasil akhirnya dapat disimpulkan bahwa ciri khas dari <i>Shukubamachi</i> ditandai dengan adanya tiga fungsi pokok yaitu <i>honjin</i>, <i>waki-honjin</i>, dan <i>ton'yaba</i> yang dibentuk oleh pemerintah militer Tokugawa. Selain itu, terdapat fungsi pendukung lain yang disediakan oleh masyarakat setempat seiring dengan pertumbuhan kebutuhan, seperti penginapan umum dengan fasilitas rumah makan dan pemandian (<i>hatago-ya</i>), penginapan sederhana (<i>kichin-yado</i>), toko perbekalan (<i>shouka</i>), dan kedai teh (<i>chaya</i>).</p>
<p><b>Kata kunci:</b> <i>Shukubamachi</i>, Tōkaidō, periode Edo, Futagawajuku, <i>honjin</i>.</p>	<p style="text-align: center;"><b>ABSTRACT</b></p> <p><b>Title: Study of Typical Elements of <i>Shukubamachi</i>'s (Post Towns) in the Tōkaidō Route, 17<sup>th</sup>-century Japan</b></p> <p><i>A town, as a physical environment, has various dimensions of value that reflect its characteristics. Both in terms of historical value and other factual aspects of building the town's identity. Shukubamachi is a unique type of town that developed from political policies established by the Tokugawa shogunate in 17th-century Japan, during the Edo period (1603-1868), a two-decade period of peace. This study investigates significant elements of the shukubamachi. This research employs a qualitative descriptive method, systematically compiling a detailed description of shukubamachi's phenomenon based on observations obtained from historical documentation and visual illustrations. The final result can be concluded that the characteristics of the shukubamachi are identified by the presence of three main functional elements: the honjin, the waki-honjin, and the ton'yaba. In addition to the transit facilities provided for the bakufu government, there were other functions initiated by the locals, such as public lodging with additional bathhouses and restaurants (hotago-ya), simple lodging (kichin-yado), supply stores (shouka), and tea houses (chaya).</i></p>

## Pendahuluan

Pada abad XVII, Jepang mengalami masa kedamaian, serta kemajuan Jepang menuju zaman modern yang dikenal sebagai zaman Edo (mengacu pada nama ibukota baru yang dipindahkan dari ibukota lama di Kyoto ke Edo) atau periode Tokugawa (merujuk pada dinasti militer *shogun* yang berkuasa pada masa itu), yang berlangsung selama 250 tahun (Gordon, 2013:9-10). Perkembangan ekonomi, politik, kebudayaan dan pertumbuhan kota-kota baru merebak di seluruh wilayah Pulau Honshu, yang merupakan pulau utama tempat lahirnya peradaban Jepang. Zaman Edo merupakan hasil dari proses penyatuan kembali negeri Jepang di bawah dualisme kekuasaan *shogun* (perwira agung) sebagai penjaga/pelindung dan *tenno* (kaisar) sebagai penguasa ilahi (Gordon, 2013:14; Mason & Caiger, 1972:193). Perkembangan ini dimungkinkan dengan adanya kebijakan *Sakoku*, yakni penutupan akses seluruh negeri dari hubungan keluar-masuk dari dan ke dalam negeri Jepang (Mason & Caiger, 1972:205), sehingga Jepang dapat menata sistem pemerintahan dalam negeri secara eksklusif, sehingga membentuk identitas dasar negeri Jepang yang kini kita kenal.

Pemberlakuan kebijakan *sakoku* memberikan dampak pada pembangunan jaringan jalan raya, yang menghubungkan ibukota Edo dan Kyoto secara internal dari pesisir timur, serta kota-kota benteng yang merupakan asal dari para *daimyō* (kepala klan samurai/penguasa daerah) di bagian barat. Kota-kota berkembang pesat pada masa pemerintahan Tokugawa di abad XVII-XVIII sebagai hasil dari pemampatan pusat wilayah kekuasaan daerah menjadi 1 *Jokamachi* (kota benteng) per wilayah *daimyō*, serta

perubahan peran militer samurai menjadi peran administratif, yang menggerakkan distribusi barang, jasa, dan manusia akibat kebutuhan konsumsi di antara kota-kota tersebut (Sorensen, 2002:12). Infrastruktur yang terbentuk dari pergerakan konsumsi tersebut berawal sebagai embrio sirkulasi pendukung pemerintahan *bakufu* (pemerintah militer ke-*shogun*-an Tokugawa) untuk membangun identitas nasional Jepang modern (Creighton dalam Guichard-Anguis & Moon, 2009:38).

Ditemukan lima jalur infrastruktur utama yang dikenal dengan nama *Gokaidō* (lima jalur jalan raya), yaitu lima percabangan jalan raya yang menghubungkan Edo (ibukota baru, tempat kediaman *shogun*) dan Kyoto (ibukota lama tempat kediaman *Tenno/Kaisar*). Selain para *daimyō*, jalur *Gokaidō* secara rutin digunakan oleh para kurir pembawa pesan negara, dan para pedagang yang ditunjuk oleh *bakufu* (pemerintah militer) sebagai agen distribusi yang menyebarkan komoditi hasil produksi dari daerah-daerah pelosok sampai ke Edo serta ke Kyoto, dan sebaliknya. Untuk menjamin keamanan perjalanan dan ketertiban di jalur *Gokaidō*, maka pos-pos transit untuk pemungut cukai diletakkan pada jarak-jarak tertentu. Pos-pos transit inilah yang menjadi embrio *shukubamachi*. Dari kelima jalur utama tersebut, jalur Tōkaidō yang membentang di sepanjang pesisir timur Pulau Honshu menjadi jalur favorit (Sorensen, 2002), karena medan perjalanannya yang relatif datar, cuaca yang lebih bersahabat, serta pemandangan yang lebih menarik dan bervariasi. Keistimewaan jalur Tōkaidō ini diabadikan oleh para seniman *ukiyo-e* (gambar cetak cukil kayu) Jepang pada zaman itu. Salah satunya adalah Utagawa Hiroshige atau Hiroshige Ando yang menggambarkan pemandangan 53 kota

persinggahan di sepanjang jalur Tōkaidō dalam bukunya Tōkaidō Gojūsan-tsugi (53 pos-transit di jalur Tōkaidō). Gambar 1 di bawah ini menunjukkan sebaran 53 kota persinggahan di sepanjang jalur Tōkaidō dalam buku Tōkaidō Gojūsan-tsugi. Dari kanan ke kiri Nihonbashi/Edo, Shinagawa, Kawasaki, Kanagawa, Hodogaya, Totsuka, Fujisawa, Hiratsuka, Oiso, Odawara, Hakone, Mishima, Numazu, Hara, Yoshiwara, Kanbara,

Yui, Okitsu, Ejiri, Fuchu, Mariko, Okabe, Fujieda, Shimada, Kanaya, Nissaka, Kakegawa, Fukuroi, Mitsuke, Hamamatsu, Maisaka, Arai, Shirasuka, Futagawa, Yoshida, Goyu, Akasaka, Fujikawa, Okazaki, Chiryu, Narumi, Miya, Kuwana, Yokkaichi, Ishiyakushi, Shono, Kameyama, Seki, Sakashita, Tsuchiyama, Minakuchi, Ishibe, Kusatsu, Otsu, Sanjo Ohashi/Kyoto.



**Gambar 1. Sebaran 53 shukubamachi di jalur Tōkaidō**  
Sumber: Futagawa Honjin Museum, 1992

Pada awalnya, jalur Tōkaidō dibangun sebagai jalan raya utama yang dilalui oleh *shogun* dari Dinasti Tokugawa generasi pertama dan kedua ketika bertandang ke Kyoto. Namun, dalam perkembangannya kemudian menjadi jalan raya pilihan bagi para *daimyō*, pedagang, peziarah, dan pengelana yang bepergian di antara kota-kota tersebut. Hal ini disebabkan oleh karena kemudahan akses, lengkapnya fasilitas di kota-kota persinggahan yang dilalui, serta jaminan keamanan yang lebih baik dengan adanya pos-pos keamanan dan pemeriksaan dokumen di sepanjang jalur tersebut (Traganou, 1997:17). Utagawa Hiroshige melukiskan pemandangan *shukubamachi* pada jalur Tōkaidō yang dapat dilihat pada Gambar 2.



**Gambar 2. Ilustrasi pemandangan shukubamachi di jalur Tōkaidō yang dilukis oleh Utagawa Hiroshige**  
Sumber: Hiroshige et al., 1918

Selain peranan kebijakan *sakoku*, sistem kediaman ganda (*sankin kotai*) yang diberlakukan bagi para *daimyō* menciptakan suatu bentuk prosesi

perjalanan (Gambar 3) yang dilalui dari ibukota Edo menuju ke tanah kekuasaan para *daimyō* di daerah, dan sebaliknya.



**Gambar 3. Ilustrasi prosesi rombongan *daimyō* yang sedang melaksanakan kebijakan *sankin-kotai* (kediaman ganda)**

Sumber: Sadahide, 1865

Hal ini menumbuhkan mobilisasi dan kegiatan ekonomi berupa pertukaran uang, barang komoditas lokal (seperti kertas, tinta, sutra, kerajinan, hasil pertanian, dan lain-lain) sebagai bentuk pertukaran cinderamata dari para *daimyō* kepada para pengelola *honjin/waki-honjin*, pelayanan jasa maupun tenaga manusia yang menjangkau hingga wilayah-wilayah pelosok. Sebagai akibatnya, terbentuk jalan yang menghubungkan pusat produksi lokal dengan konsumennya di kota Edo maupun Osaka (Gordon, 2013:13). Seiring dengan perkembangan jalur ekonomi, kota-kota tumbuh di sepanjang jalur itu disebut *shukubamachi* (kota persinggahan) (Hein, 2008:81).

Hasil penelitian ini merupakan bagian pertama yang mengantarkan pemahaman dasar mengenai *shukubamachi*, khususnya di Jalur Tōkaidō. Pada bagian pertama penelitian, diberikan gambaran tentang elemen kota yang menjadi penciri khas dari *shukubamachi*, kota

persinggahan yang berkembang di Jepang abad XVII pada zaman Edo, khususnya di Jalur Tōkaidō. Hasil penelitian tentang jalur Tōkaidō sebagai jaringan infrastruktur yang sebelumnya telah dilakukan oleh Jilly Traganou, serta jalur Tōkaidō sebagai jalur prosesi *daimyō* dari klan *samurai* (perwira) oleh Constantine Nomikos Vaporis akan menjadi gambaran latar belakang penelitian, sehingga dapat diketahui terlebih dahulu asal mula terbentuknya *shukubamachi* untuk menemukan elemen-elemen dasar pembentuk *shukubamachi*. Beberapa catatan dan ilustrasi tentang suasana dan fasilitas singgah ditemukan dari salah satu *shukubamachi* di jalur Tōkaidō yang masih menyimpan data yang cukup lengkap, yakni kota singgah Futagawa-juku. Kompilasi dari data-data terpilih kemudian dianalisis untuk menghasilkan pengertian tentang elemen penciri *shukubamachi* (kota persinggahan) di Jepang pada periode Edo.

## Metode

Penelitian menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan menyusun gambaran tentang keadaan, masalah, fenomena, atau menyediakan keterangan informasi mengenai suatu hal secara sistematis dan rinci berdasarkan hasil pengamatan yang diperoleh secara langsung maupun dokumentasi literatur (Kumar, 2010). Metode deskriptif bertujuan untuk memberikan gambaran tentang sebuah fenomena dan karakteristiknya. Metode ini menjawab pertanyaan “apa”. Oleh karena itu, penelitian ini menggunakan metode observasi dan survei dokumen sebagai alat pengumpulan data. Sedangkan metode kualitatif digunakan untuk mencari pengertian yang lebih mendalam tentang suatu topik yang melibatkan eksplorasi data untuk mengenali dan menjabarkan suatu tema, pola atau konsep tertentu, yang kemudian dikelompokkan dalam berbagai macam kategori (Nassaji, 2015:129).

Langkah pertama yang dilakukan yakni mengidentifikasi berbagai macam teks/objek terkait tema, termasuk data visual berupa foto, sketsa, maupun bentuk ilustrasi visual lainnya yang dapat memberi gambaran tentang konteks yang dicari, yang kemudian dapat dibaca sebagai teks (Ricoeur dalam Jackson et al., 2007). Langkah berikutnya adalah mengelompokkan hasil temuan dan mendeskripsikannya menjadi sebuah rangkaian ilustrasi mengenai elemen khas yang menandai kota tersebut sebagai *shukubamachi* di Jalur Tōkaidō.

## Hasil dan Pembahasan

Kota sebagai suatu lingkungan fisik memiliki berbagai macam dimensi nilai yang dapat mencerminkan ciri khas dari kota tersebut baik dari segi nilai historis

maupun aspek lainnya yang bersifat faktual, sehingga terbangun sebuah identitas bagi kota itu (Kaymaz, 2013:740). Identitas kota merupakan sesuatu penanda yang spesifik, yang dapat menjadi pembeda antara satu kota dengan kota lainnya (Cahyanti et al., 2022). Dalam hal ini setiap lingkungan (kota) yang memiliki identitas, akan melahirkan sebuah bentuk karakter kawasan yang khas (Lynch, 1990:84).

Menurut (Nishi & Hozumi, 1996), *shukubamachi* dapat diterjemahkan sebagai kota transit/kota persinggahan (*shukuba*: tempat menginap; *machi*: kota). *Shukubamachi* merupakan salah satu tipe kota di Jepang yang memiliki ciri khas pola tata ruang *linier* dengan jajaran rumah, toko, dan fasilitas lainnya mengapit jalan pada kedua sisi membentuk sebuah koridor (Gambar 4). Pola ini terjadi akibat arus iring-iringan perjalanan rombongan para *daimyō* ketika melakukan perjalanan rutinnya dari benteng di wilayah kekuasaannya ke Ibukota Edo (sekarang bernama Tokyo) dan pulang kembali ke kota bentengnya. Perjalanan ini merupakan bagian dari kewajibannya menghadap *shogun* di Ibukota Edo. Oleh karena itu, kota-kota *shukubamachi* marak bertumbuh pada zaman Edo dalam kurun waktu lebih dari 250 tahun (1603-1867) di sepanjang jalur jalan raya utama yang menghubungkan daerah-daerah kekuasaan para *daimyō* dengan ibukota Edo.

Peninggalan-peninggalan dari periode sebelum Edo sebagian besar berupa benteng (*oshiro*) dan menjadi pusat pertahanan para *daimyō* di daerahnya. Beberapa benteng yang letaknya strategis kemudian berkembang menjadi *joukamachi* (kota benteng). Kemudian pada zaman Edo melebur menjadi bagian dari rangkaian kota *shukubamachi* (kota persinggahan). Tidak hanya kota benteng, kota ziarah (*monzenmachi*) dan

kota pelabuhan (*minatamachi*) yang sudah ada sejak periode sebelumnya dan kemudian dilewati oleh jalur jalan nasional *Gokaidō* yang dibangun oleh pemerintah militer Tokugawa kemudian melebur menjadi *shukubamachi*.



**Gambar 4. Pola linier kota *shukubamachi*. (a) *Seki-juku* (Tōkaidō #48); (b) *Futagawa-juku* (Tōkaidō #33)**

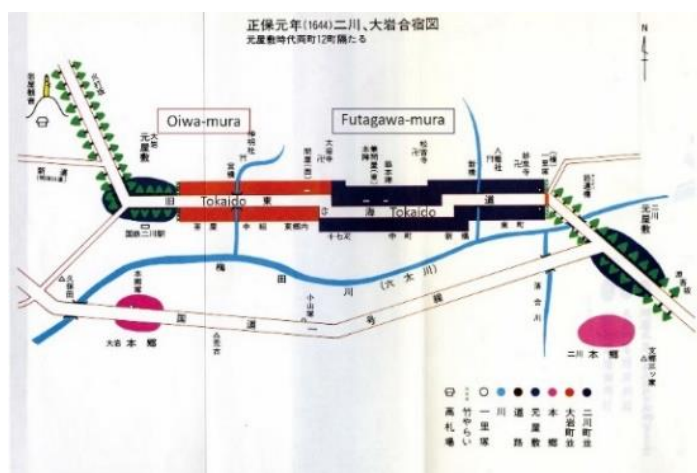
Sumber: Obayashi & Kusaka, 1997; Futagawa Honjin Museum, 1992

Setiap kota persinggahan secara resmi menyediakan rumah-rumah singgah yang disebut *honjin*, guna memfasilitasi perjalanan rombongan *daimyō*. Pada umumnya, *honjin* dikelola oleh kepala desa setempat. Maraknya kegiatan perjalanan yang dilakukan oleh para *daimyō* ini menjadi sumber pendapatan bagi desa tersebut. Daerah di sekitar

*honjin* yang dulunya merupakan sebuah desa biasa, kemudian tumbuh menjadi kota persinggahan yang makmur.

Menurut Traganou (2004:142), kota *shukubamachi* merupakan sebuah kawasan kota yang terbentuk dari kelompok bangunan dengan variasi fungsi yang beragam dan saling terkait (*conglomeration/cluster*). Kota Futagawa (kota *shukubamachi* ke-33 di jalur Tōkaidō dari Ibukota Edo) merupakan kota yang terbentuk dari peleburan dua desa, yaitu Futagawa-mura dan Oiwa-mura. Jarak antar kota *shukubamachi* di jalur Tōkaidō adalah 2,131 *ri* atau 8,36 Km (1 *ri* = 3,927 Km).

Tata ruang *shukubamachi* berbentuk linier (Gambar 5) berupa koridor jalan sepanjang kurang lebih 1.500 meter yang diapit oleh jajaran kavling bangunan di sisi kiri-kanannya, dengan panjang total lahan mencapai 140 meter (Traganou, 2004:142). Kavling sempit yang memanjang ke belakang memungkinkan optimalisasi pembagian fasad untuk fungsi ekonomi. Tercatat pada tahun 1843, Futagawa memiliki 328 rumah (*household*) dengan populasi penduduk 1.468 jiwa (Kawasaki-shi Shimin Museum dalam Traganou, 2004:142).



**Gambar 5. Futagawa-juku yang terbentuk dari 2 desa, yaitu Oiwa-mura dan Futagawa-mura**

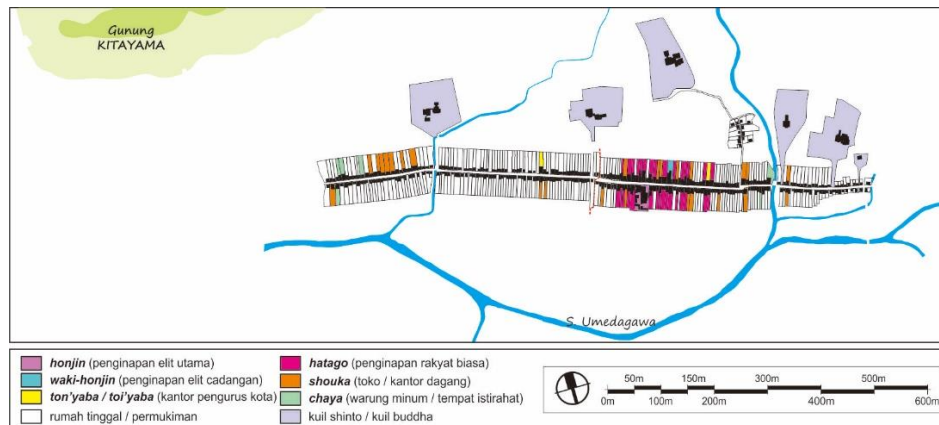
Sumber: Traganou, 2004

Walaupun mayoritas penduduknya adalah petani, *shukubamachi* tidak memiliki karakter pedesaan pada umumnya. Suasana urban lebih terasa karena kegiatan ekonominya didominasi oleh kegiatan industri jasa, bukan produksi hasil pertanian (Taeuber dalam Traganou, 2004:142). Keunikan dari kota *shukubamachi* yang berbeda dari bentuk kota lainnya adalah sifat kegiatan yang sementara (transit) dan terpisah dari pusat pemerintahan yang otoriter maupun keramaian kota yang monoton (Traganou, 2004).

Dalam perkembangannya selama abad XVII-XIX, *shukubamachi* tidak hanya menjadi tempat persinggahan bagi *shogun* dan para *daimyō* saja, tetapi juga masyarakat umum seperti para pedagang, peziarah, dan pengelana diizinkan untuk melakukan perjalanan antar kota dengan membawa surat izin khusus yang diterbitkan oleh pemerintah *bakufu*. Hilir mudiknya para pengelana yang singgah di *shukubamachi* menjadi pemicu bagi penduduk lokal untuk menyediakan fasilitas umum yang memadai khas kota persinggahan, seperti rumah makan, kedai minum, toko perbekalan, sampai penginapan untuk bermalam. Fasilitas persinggahan ini lambat laun menjadi usaha jasa pelayanan yang menguntungkan, sehingga kota juga menjadi maju dengan ramainya kegiatan hilir mudik tersebut. Selain itu, di setiap kota *shukubamachi* ditempatkan kantor dagang, logistik, dan keamanan untuk kepentingan pemerintah *bakufu* yang mengatur kegiatan perekonomian kota dan mengamankannya dari gangguan para perampok dan pemberontak.

Dari jenis fasilitas yang disediakan, kota *shukubamachi* terbentuk dari 2 tipologi peruntukan bangunan yang dibedakan berdasarkan pengelolanya, yaitu bangunan pemerintah *bakufu* dan bangunan fasilitas umum bagi masyarakat. Bangunan pemerintah merupakan bangunan yang disediakan khusus untuk kepentingan pemerintahan guna mendukung pengelolaan pos-pos persinggahan, seperti rumah persinggahan bagi para *daimyō* (*honjin* dan *waki-honjin*) dan kantor dinas pengelola pos transit (*ton'ya/ton'yaba/toi'yaba*), di sinilah para kurir pembawa pesan *keshogunan* melapor dan berganti kuda yang dipergunakan sebagai moda transportasi pada zaman Edo.

Tipe kedua adalah bangunan fasilitas umum yang dibangun atas inisiatif warga yang menyediakan jasa layanan penginapan dan kebutuhan bepergian bagi para pelancong umum, seperti rumah penginapan sederhana (*kichin-yado*), penginapan dengan fasilitas rumah makan dan pemandian (*hatago-ya*), toko perbekalan (*shouka*), dan kedai teh (*chaya*). Kota Futagawa-juku memiliki 1 *honjin* dan 2 *waki-honjin* yang melayani kebutuhan menginap dan perjalanan rombongan *daimyō*; 2 *ton'yaba*; 30 *hatago* yang menjadi fasilitas transit bagi para pejabat dan pegawai *keshogunan*; 25 *shouka*, dan 6 *chaya* yang melayani kebutuhan masyarakat umum yang sedang melakukan perjalanan. Dari jumlah fasilitas persinggahan tersebut dapat mencerminkan peranan kota Futagawa-juku yang cukup ramai sebagai *shukubamachi*. Persebaran fungsi-fungsi khusus tersebut dapat dicermati pada Gambar 6.



Gambar 6. Sebaran fungsi singgah di kota Futagawa-juku sebagai kota *shukubamachi* (kota persinggahan) pada zaman Edo.

Sumber: Hasil analisis penulis, 2014

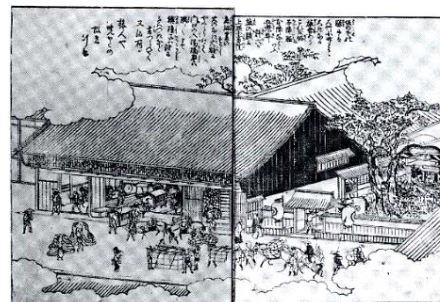
### Fasilitas Pemerintah *Shogunate*

*Honjin*, *Waki-honjin*, *Ton'yaba* merupakan fasilitas kota yang secara resmi dibentuk dan diatur oleh pemerintah *bakufu*. Fasilitas tersebut bukan merupakan fasilitas umum bagi masyarakat umum dan pengelola tidak diperkenankan mengambil keuntungan dari kegiatan perdagangan dan jasa yang ditawarkan, namun memiliki kewenangan untuk menarik pajak berupa iuran beras dari penduduk dan menyediakan pinjaman berbunga rendah seizin pemerintah *bakufu*.

#### *Honjin* dan *Waki-honjin*

*Honjin* dan *Waki-honjin* merupakan sebuah penginapan /singgah yang diperuntukkan khusus bagi rombongan *daimyō* atau penguasa daerah (Traganou, 2004:15), atau pejabat elit *bakufu* yang singgah dalam perjalanan dinas menuju ibukota Edo maupun kembalinya dari Edo menuju bentengnya di daerah. Dari 51 *shukubamachi* di jalur Tōkaidō yang menyusuri pesisir timur Pulau Honshu, dapat ditemukan 179 *honjin* pada zaman Edo. Artinya di dalam setiap kota *shukubamachi* dapat ditemukan lebih dari 3 *honjin* dan *waki-honjin*. Hal ini menunjukkan betapa besar jumlah anggota rombongan yang mengiringi

*daimyō* yang sedang melakukan perjalanan dari kebijakan *sankin kōtai* tersebut. Gambar 7 di bawah ini menunjukkan ilustrasi kesibukan *honjin* pada saat persiapan kedatangan *daimyō*.

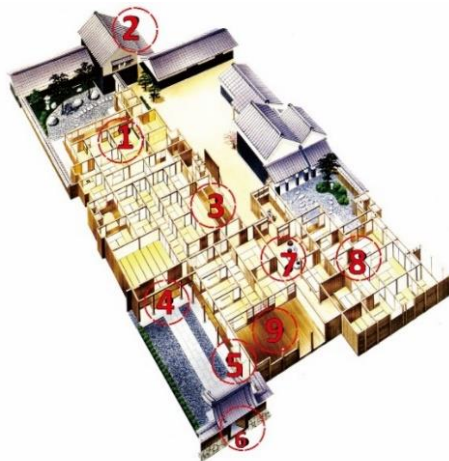


Gambar 7. Ilustrasi kesibukan *honjin* pada saat persiapan kedatangan *daimyō* (*Otake Honjin, Sakashita-juku, 1807*)

Sumber: Futagawa Honjin Museum, 1992

Kapasitas singgah penginapan *honjin* umumnya tidak lebih dari 60 orang, yang terdiri dari *daimyō* dan para pejabat tingginya (Vaporis, 2009), para anggota rombongan lainnya menginap di *waki-honjin* dan *hatago-ya*. Apabila rombongannya berjumlah sangat besar, terkadang sampai menginap di rumah penduduk, kuil, dan desa tetangga. Bangunan *honjin* yang digunakan singgah oleh *daimyō* dan para pejabatnya merupakan bangunan paling besar dan menonjol dari sebuah kota

*shukubamachi*. Bangunan *honjin* diharapkan mewakili status dan *prestise* para *daimyō* yang singgah di tempat tersebut. Letaknya berada di pusat kota dan satu-satunya yang memiliki gerbang besar sebagai pintu masuk utama, yang merupakan ciri khas bangunan *buke-yashiki* (rumah samurai) dan membedakannya dengan bangunan rakyat biasa (Vaporis, 2022:286). Bentuk *honjin* termasuk dalam tipologi bentuk rumah penginapan di zaman Edo (Gambar 8), mengadopsi bentuk rumah pribadi/vila dengan tambahan ruang depan yang difungsikan sebagai toko atau ruang penerima tamu (Sadler, 2016).



Keterangan:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Area menginap<br><i>daimyō/pejabat bakufu</i> | 6. Pintu gerbang utama                          |
| 2. Pintu belakang/<br><i>service/darurat</i>     | 7. Dapur masak                                  |
| 3. Dapur bersih                                  | 8. Area tempat tinggal<br>pemilik <i>honjin</i> |
| 4. Pintu masuk<br>resmi/seremonial               | 9. Area <i>drop-off</i> barang<br>dan tandu     |
| 5. Pos penjaga                                   |   |

**Gambar 8. Tata ruang Futagawa Honjin**

Sumber: Futagawa Honjin Museum, 1992

Pada saat para *daimyō* akan singgah, pemilik *honjin* akan menyiapkan sepasang gundukan pasir di kiri dan kanan gerbang dan tirai berwarna ungu digantung pada pintu utama *honjin*. Beberapa hari menjelang kedatangannya, papan nama *daimyō* akan dipasang pada gerbang *honjin* dan kedua gerbang kota sebagai penanda identitas *daimyō* yang

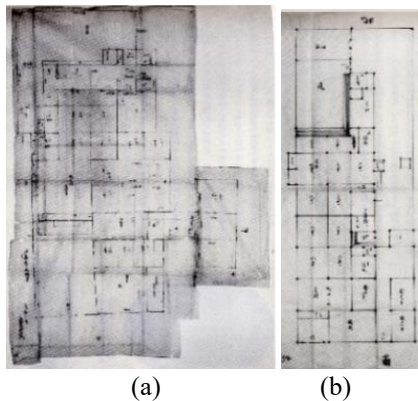
akan singgah (Gambar 9). Demikian tata protokoler pada saat rombongan *daimyō* akan singgah di sebuah kota *shukubamachi*. Kemudian di setiap kota yang disinggahi akan secara berturut-turut disiapkan sesuai dengan jadwal persinggahannya, keluar dari Kota Edo sampai ke kota singgah terakhir sebelum tiba di wilayah kekuasaannya, atau sebaliknya (Vaporis, 2009).



**Gambar 9. Gerbang Futagawa Honjin pada tahun 1807**

Sumber: Kurebayashi, 1981

*Waki-honjin* (Gambar 10b) memiliki fungsi yang sama dengan *honjin* dengan tingkat statusnya di bawah *honjin*, yang diperuntukkan bagi anggota rombongan *daimyō* maupun pejabat elit *bakufu* yang lebih sederhana (Traganou, 2004:15). Dengan hierarki status yang lebih rendah dari *honjin* maka ukuran, bentuk, dan fasilitas yang disediakan di *waki-honjin* juga lebih kecil dan sederhana daripada *honjin*. Apabila pada saat yang bersamaan terdapat 2 rombongan menginap di kota yang sama, maka *waki-honjin* digunakan oleh rombongan yang lebih rendah statusnya (Gambar 10).



Gambar 10. Tata ruang (a) *honjin* yang lebih luas dan lengkap dan (b) *waki-honjin* yang lebih kecil dan terbatas  
Sumber: Onogi et al., 1999

#### *Ton'yaba / Ton'ya / Toi'yaba*

*Ton'yaba* menyanggah peran penting dalam mengatur lalu lintas barang dan kurir (Gambar 11). *Ton'yaba* merupakan sebuah kantor asosiasi dagang yang dibentuk oleh pemerintah *bakufu* yang bertanggung-jawab mengawasi dan mengatur sirkulasi angkutan barang, transportasi, logistik, maupun menjadi pos transit kurir utusan *bakufu*, termasuk penggunaan dan penggantian kuda dan porter (Dunn, 1969; Traganou, 2004:14). Oleh karena kompleksitas tanggung-jawabnya, *ton'yaba* seringkali merangkap sebagai pengelola kota. *Ton'yaba* umumnya terletak dekat pusat kota. Pada kota *shukubamachi* yang lebih besar/penting, *ton'yaba* dapat berjumlah lebih dari satu (Traganou, 2004:142). Kota Futagawa memiliki 2 kantor *ton'yaba*, yaitu *Higashi Ton'yaba* (kantor dagang timur) di area Futagawa-chou dan *Nishi Ton'yaba* (kantor dagang barat) di area Oiwa-chou (Futagawa Honjin Museum, 1992).



(a)



(b)

Gambar 11. (a) Ilustrasi kesibukan *ton'yaba*; (b) bentuk fasad bangunan *ton'yaba*  
Sumber: Carey, 2000

Kegiatan di *ton'yaba* dijalankan oleh 4 petugas utama, yaitu: (1) *taiya*, pejabat tinggi yang ditunjuk oleh *bakufu* untuk mengelola peredaran barang dan kurir yang keluar-masuk kota; (2) *toshiyori*, asisten *taiya* yang menangani distribusi barang, serta mewakili *taiya* apabila sedang berhalangan; (3) *kyozuke*, petugas yang mencatat keluar-masuknya barang, manusia dan pergantian kuda dari *ton'yaba*; dan (4) *Jinbasashi*, mengatur penempatan porter dan kurir yang membawa barang maupun transportasi dan sirkulasi manusia (Futagawa Honjin Museum, 1992:44).

#### Fasilitas *Non-Shogunate*

*Kichin-yado*, *hatago-ya*, *shouka*, dan *chaya* merupakan jenis bangunan dengan fungsi pelayanan yang dikelola dan diperuntukkan terutama bagi masyarakat umum dan tidak terhubung dengan pemerintah *bakufu*. Bangunan jenis ini murni merupakan bentuk usaha masyarakat lokal dalam menjawab kebutuhan para pelancong maupun peziarah untuk melepas penat, bermalam, membeli bahan perbekalan, maupun berteduh dan beristirahat sejenak dalam

perjalanan panjangnya di sepanjang jalur Tōkaidō.

*Kichin-yado*

*Kichin-yado* merupakan rumah penginapan murni yang hanya menyediakan tempat bermalam bagi masyarakat umum yang sedang dalam perjalanan (Gambar 12). Bila penginap menghendaki makan atau air mandi maka harus mencari di area sekitarnya, karena *kichin-yado* hanya menyediakan tempat menginapnya saja. Bangunan *kichin-yado* berbentuk persegi dengan *shoji* (pintu geser rangka kayu yang dilapisi kertas sebagai penutupnya), pintu *shoji* juga merangkap sebagai jendela, lantai panggung dengan alas lantai *tatami* (anyaman buluh padi), dan teras luar yang menghadap ke jalan. *Kichin-yado* tidak berpagar sehingga teras menjadi ruang transisi antara jalan umum dan ruang dalam *kichin-yado* sehingga menciptakan interaksi langsung antara para penginap dengan orang-orang yang berlalu-lalang.



Gambar 12. Ilustrasi fasad *kichin-yado* di kota Mizuguchi, Jalur Tōkaidō  
Sumber: Carey, 2000

*Hatago-ya*

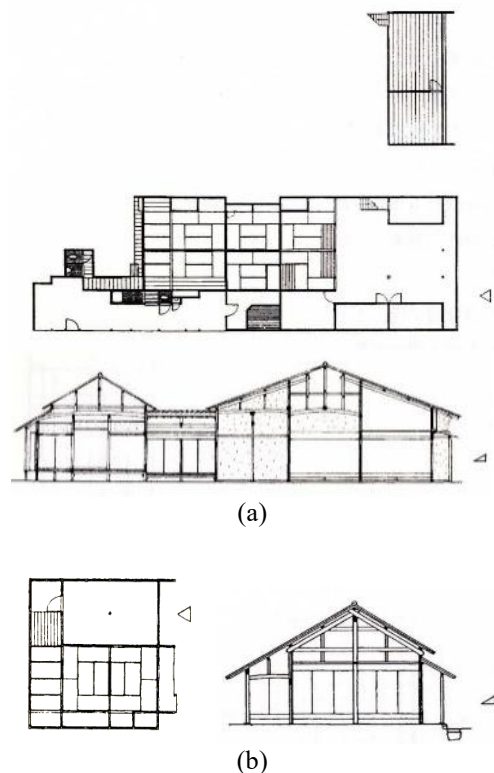
Berbeda dengan *kichin-yado*, *hatago-ya* merupakan rumah penginapan yang disediakan untuk masyarakat umum, dengan fasilitas yang cukup lengkap seperti rumah makan, pemandian umum atau sumber air panas, dan terkadang dilengkapi dengan toko perbekalan (Traganou, 2004:15). Pada pertengahan

abad XIX (1843) Futagawa-juku memiliki 38 *hatago-ya* (Gambar 13).



Gambar 13. Suasana *hatago-ya*  
Sumber: Futagawa Honjin Museum, 1992

Bentuk *hatago-ya* meyerupai rumah pribadi dengan ruang-ruang menginap yang berjajar sampai ke belakang untuk para tamu, dengan ruang toko di bagian depan rumah (Gambar 14) yang berfungsi sebagai ruang penerima tamu dan dilengkapi dengan kamar mandi umum yang terbuka (Sadler, 2016).



Gambar 14. Perbedaan (a) *hatago-ya* dengan koridor yang menghadap taman terbuka dan (b) rumah penduduk biasa (petani)  
Sumber: Onogi et al., 1999

### *Chaya*

*Chaya* dapat diartikan secara harafiah sebagai kedai teh atau toko teh yang menjual minuman teh hangat. Namun, dalam praktiknya kedai ini tidak hanya menjual teh yang menjadi sumber pelepas dahaga para pengelana yang melintasi jalur Tōkaidō, tetapi juga menyediakan makanan kecil, nasi kepal, dan minuman fermentasi beras khas Jepang yakni *sake* (Sadler, 2016). Kedai ini biasanya berada di tepi jalan utama (Gambar 15a) dalam jarak tertentu (Traganou, 2004:14), atau dekat batas kota/gerbang kota (Gambar 15b), banyak orang berlalu-lalang sehingga dapat mudah menemukan *chaya* sebagai tempat melepas penat dalam perjalanan panjangnya.



(a)

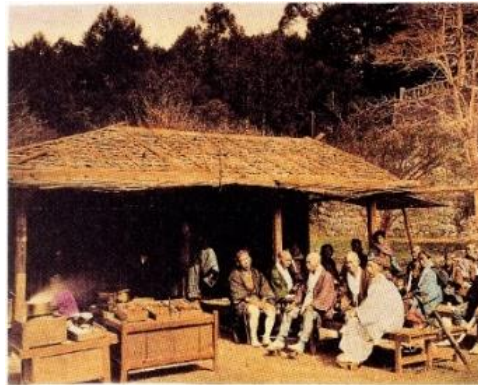


(b)

**Gambar 15.** Tipikal *chaya* (rumah teh) yang berada di sepanjang jalan Tōkaidō, (a) di tengah jalan antar *shukubamachi*, (b) di depan gerbang kota

Sumber: Futagawa Honjin Museum, 2001

Pada Gambar 16, dapat dicermati bentuk *chaya* berupa ruang semi-permanen beratap jerami sederhana yang disangga oleh 4 kolom utama. Terdapat tungku masak dan meja pembuatan teh pada ruang terbuka berbentuk persegi di bagian depan yang menjadi *display* menarik bagi pengunjung untuk singgah. Sedangkan pada dinding belakang serta sisi kiri dan kanan terbuat dari tanah liat sehingga memberi lingkupan ruang yang terlindung dari panas, hujan, dan angin. Pada saat cuaca cerah terdapat dipan persegi yang digunakan sebagai tempat duduk merangkap meja yang diletakkan di ruang terbuka, di depan, serta dapat diperluas ke samping.



**Gambar 16.** Penataan ruang kios *chaya* di jalur Tōkaidō

Sumber: Futagawa Honjin Museum, 2001

### *Shouka*

*Shouka* Merupakan jenis toko yang menjual barang-barang kebutuhan sandang-pangan masyarakat setempat dan juga bahan perbekalan yang sering dibutuhkan dalam perjalanan, serta sandang pangan sederhana yang ringan dan awet dibawa dalam perjalanan (Gambar 17). Dalam perkembangan jalur Tōkaidō selanjutnya, sebagian besar *shouka* berkembang menjadi kantor distribusi dan toko grosir yang mendistribusikan segala macam komoditas perdagangan antara komunitas para pedagang dari kota-kota di sekitarnya.



**Gambar 17. Ilustrasi suasana *shouka* di Futagawa-juku, jalur Tōkaidō**  
 Sumber: Futagawa Honjin Museum, 1992

## Kesimpulan

*Shukubamachi* merupakan sebuah tipe kota persinggahan khas Jepang. Berbeda dengan kota persinggahan pada umumnya yang bermula dari keramaian kegiatan perekonomian, *shukubamachi* bertumbuh dari penerapan kebijakan politik pemerintahan *bakufu* Dinasti Tokugawa. Tiga kebijakan pokok yang mempengaruhi perkembangan *shukubamachi* yakni:

1. Kebijakan *Sakoku* (penutupan negeri) yang membuka jalur-jalur transportasi dalam negeri Jepang.
2. Kebijakan *Sankin Kōtai* (kediaman ganda) yang menggerakkan sirkulasi dan mobilisasi antar wilayah menuju dan dari ibukota Edo.
3. Sistem jaringan jalan *Gokaidō* (lima jalan utama) yang menghubungkan wilayah-wilayah terpencil dengan ibukota Edo sehingga tetap terpantau oleh pusat (pemerintah *bakufu*).

Dengan latar belakang demikian, elemen penciri kota *shukubamachi* yang memberikan identitas khususnya ditentukan oleh 2 jenis fungsi bangunan, yakni:

1. Fasilitas *Shogunate*  
 Bangunan yang disediakan oleh pemerintah *bakufu* dengan fungsi untuk mendukung pelaksanaan kebijakan pemerintah *bakufu*, seperti rumah penginapan *daimyō* dan pejabat pemerintah (*honjin*, *waki-honjin*), dan

kantor perwakilan dan pengelola kegiatan transit pegawai pemerintah (*ton'yaba*).

2. Fasilitas *Non-Shogunate*

Bangunan dengan fungsi komersial/jasa yang diusahakan oleh dan diperuntukkan bagi masyarakat umum akibat dari kegiatan perjalanan, seperti penginapan umum dengan fasilitas makan dan pemandian (*kichin-yado*, *hatago-ya*), toko perbekalan (*shouka*), dan kedai teh (*chaya*).

Fungsi bangunan yang disediakan oleh pemerintah *bakufu* merupakan fungsi yang khas dari kota *shukubamachi* di Jepang. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa sebuah kota di Jepang dapat dinyatakan sebagai *shukubamachi* apabila memiliki 3 fungsi tersebut, yaitu *honji*, *waki-honjin*, dan *ton'yaba*. Sedangkan fungsi komersial/jasa yang disediakan oleh masyarakat setempat menjadi penanda dari kota *shukubamachi* pada tahap perkembangan berikutnya. Semakin banyak *kichin-yado*, *hatago-ya*, *chaya*, dan *shouka* yang ditemukan di sebuah kota menandakan semakin ramai kota tersebut dikunjungi oleh para pelancong/musafir dan semakin kuat statusnya sebagai kota *shukubamachi*.

## Daftar Pustaka

- Cahyanti, K. D., Kamila, A. S., Rahman, I. F., & Purwantiasning, A. W. (2022). Kajian elemen citra kota dalam kawasan Kota Depok (Teori Kevin Lynch). *JAD: Journal of Architectural Desain and Development*, 3(2). <https://doi.org/https://doi.org/10.37253/jad.v3i2.6306>
- Carey, P. (2000). *Rediscovering the Old Tokaido: In the footsteps of Hiroshige*. Brill Academic Pub.
- Dunn, C. J. (1969). *Everyday life in traditional Japan*. Putnam.

- Futagawa Honjin Museum. (1992). *Toyohashi-shi Futagawa-juku Honjin Shiryokan*. Museum of Futagawajuku Honjin.
- Futagawa Honjin Museum. (2001). *Zashin ni miru Tōkaidō ten*. Futagawa Honjin Museum.
- Gordon, A. (2013). *A modern history of Japan: From Tokugawa times to the present*. Oxford University Press.
- Guichard-Anguis, S., & Moon, O. (2009). *Japanese tourism and travel culture*. Routledge, Taylor & Francis Group.
- Hein, C. (2008). Machi: neighborhood and small town—the foundation for urban transformation in Japan. *Journal of Urban History*, 35(1), 75–107. <https://doi.org/10.1177/0096144208322463>
- Hiroshige, U., Jungo, M., & Ikku, J. (1918). *Tokaido: Hiroshige-ga Gojusan-tsugi genjo shashin taisho*. Toko-en.
- Jackson, R. L., Drummond, D. K., & Camara, S. (2007). What is qualitative research? *Qualitative Research Reports in Communication*, 8(1), 21–28. <https://doi.org/10.1080/17459430701617879>
- Kaymaz, I. (2013). Urban landscapes and identity. In *Advances in Landscape Architecture*. InTech. <https://doi.org/10.5772/55754>
- Kumar, R. (2010). *Research methodology: a step-by-step guide for beginners*. SAGE Publications Ltd.
- Kurebayashi, T. (1981). *Tōkaidō Futagawa-juku no Kenkyū (Study of Futagawa Post Town on the Tōkaidō Road)*. Karasawa Bunko.
- Lynch, K. (1990). *The image of the city*. MIT Press.
- Mason, R. H. P., & Caiger, J. G. (1972). *A history of Japan*. Tuttle Publishing.
- Nassaji, H. (2015). Qualitative and descriptive research: Data type versus data analysis. *Language Teaching Research*, 19(2), 129–132. <https://doi.org/10.1177/1362168815572747>
- Nishi, K., & Hozumi, K. (1996). *What is Japanese Architecture?: A survey of traditional Japanese architecture*. Kodansha USA.
- Obayashi, A., & Kusaka, H. (1997). *Mikawano kaido to shukuba (Mikawa's highway and post towns)*. Nado Publishing.
- Onogi, S., Fujita, Y., Watanabe, K., & Innami, T. (1999). *Shukuba no machi to ie Futagawa Honjin Sōgō Chōsa, Machinami, Kenchikumonohen (post town and houses, a comprehensive survey, landscape, architecture buildings)*. Toyohashi City Board of Education.
- Sadahide, U. (1865). *The procession of Lord Yoritomo (Yoritomo kō gyōretsu no zu)*. Iseya Kanekichi. <https://collections.mfa.org/objects/462079>
- Sadler, A. L. (2016). *Japanese architecture: A short history*. Tuttle Publishing.
- Sorensen, A. (2002). *The making of urban Japan cities and planning from Edo to the twenty first century*. Routledge.
- Traganou, J. (1997). The Tokaido-scenes from Edo to Meiji eras. *Japan Railway & Transport Review* #13.
- Traganou, J. (2004). *The Tōkaidō road travelling and representation in Edo and Meiji Japan*. Routledge, Taylor & Francis Group.
- Vaporis, C. N. (2009). *Tour of duty: samurai, military service in Edo, and the culture of early modern Japan*. University of Hawaii Press.
- Vaporis, C. N. (2022). *The samurai encyclopedia: A comprehensive guide to Japan's elite warrior class*. Tuttle Publishing.

