

Analisis Multidimensi *Chikan* (Pelecehan Seksual) di Transportasi Kereta Api Tokyo: Menelusuri Faktor Lingkungan, Sosial-Budaya, dan Hukum

Alif Hafidz Putra Prayitno^{1*}, Bayu Aryanto²

Universitas Dian Nuswantoro, Semarang, Indonesia

Received: 28-07-2025; Revised 09-01-2026; Accepted: 23-01-2026; Available Online: 01-02-2026

Published: 30-04-2026

Abstract

This study aims to holistically analyze the Chikan phenomenon in Tokyo's train transportation by identifying multidimensional driving factors and evaluating the effectiveness of existing countermeasures. The research employs a Mixed Methods approach with a Convergent Parallel design, where quantitative and qualitative data are collected simultaneously and integrated through cross-validation. Findings reveal that the issue is driven by the dynamic interaction of environmental factors such as extreme physical congestion providing anonymity, socio-cultural factors including stigma that leads to low reporting rates of approximately 80%, legal challenges in providing proof, and psychological factors related to frotteurism among perpetrators. The study concludes that one-dimensional technical solutions, such as Women-Only Cars, are insufficient to fully eradicate the culture of harassment as they only serve as short-term symptom management. Consequently, an integrated approach encompassing legal reform, anti-stigma social education, and clinical rehabilitation for perpetrators is necessary to address the root causes sustainably.

Keywords: *Chikan; Sexual Harassment; Train Transportation; Tokyo; Transportation Culture*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis fenomena *Chikan* di transportasi kereta api Tokyo secara holistik dengan menjabarkan faktor-faktor pendorong multidimensi serta mengevaluasi efektivitas upaya penanggulangan yang telah dilakukan. Metode penelitian yang digunakan adalah metode campuran (*Mixed Methods*) dengan desain *Convergent Parallel*, di mana data kuantitatif dan kualitatif dikumpulkan secara simultan dan diintegrasikan melalui validasi silang. Temuan penelitian menunjukkan bahwa masalah ini didorong oleh interaksi dinamis antara faktor lingkungan berupa kepadatan fisik ekstrem yang menciptakan anonimitas, faktor sosial-budaya berupa stigma yang menyebabkan rendahnya tingkat pelaporan hingga 80%, tantangan pembuktian dalam sistem hukum, serta faktor psikologis pelaku terkait gangguan frotteuristik. Penelitian menyimpulkan bahwa solusi teknis satu dimensi, seperti Gerbong Khusus Wanita (*Women-Only Cars*), tidak memadai untuk menghapus budaya pelecehan secara menyeluruh karena hanya bersifat manajemen gejala jangka pendek. Sebagai rekomendasi, diperlukan pendekatan terintegrasi yang mencakup reformasi hukum, edukasi sosial anti-stigma, dan penyediaan layanan rehabilitasi klinis bagi pelaku untuk mengatasi akar permasalahan secara berkelanjutan.

¹ Corresponding Author: 312202100975@mhs.dinus.ac.id
Telp: +62 895-8003-00373

Kata kunci: *Chikan; Pelecehan Seksual; Transportasi Kereta Api; Tokyo; Budaya Transportasi*

How to cite (APA): Putra Prayitno, A. H., & Aryanto, B. (2026). Analisis Multidimensi Chikan (Pelecehan Seksual) di Transportasi Kereta Api Tokyo: Menelusuri Faktor Lingkungan, Sosial-Budaya, dan Hukum. *KIRYOKU*, 10(1), 184-195. <https://doi.org/10.14710/kiryoku.v10i1.184-195>

DOI: <https://doi.org/10.14710/kiryoku.v10i1.184-195>

1. Pendahuluan

Chikan (痴漢) adalah istilah Jepang yang merujuk pada pelecehan seksual atau tindakan cabul lainnya yang dilakukan tanpa persetujuan korban, atau orang yang melakukan tindakan tersebut. Istilah ini secara spesifik sering digunakan untuk menggambarkan pria yang memanfaatkan kondisi padat di sistem transit publik untuk meraba-raba wanita, meskipun kadang-kadang juga menargetkan pria (Ogawa, 2024). Secara klinis, keinginan ini dikenal sebagai frotteurisme, sebuah kondisi mental yang sayangnya umum di Jepang meskipun jarang secara global.

Meskipun *Chikan* tidak didefinisikan secara eksplisit dalam sistem hukum Jepang, praktik ini melanggar beberapa undang-undang. Fenomena ini telah menjadi isu yang meluas dan persisten di Jepang, terutama di kereta api komuter yang padat (Harada, 2025). Fenomena pelecehan di kereta api Tokyo bukanlah hal baru. Laporan serupa sudah ada sejak awal abad ke-20, dengan surat kabar Yomiuri melaporkan sentuhan terhadap siswi pada tahun 1912 (Ogawa, 2024). Sejarah ini menunjukkan bahwa masalah *Chikan* memiliki akar yang dalam dan bukan hanya gejala dari kepadatan modern. Lebih lanjut, istilah *Chikan* itu sendiri telah mengalami evolusi makna.

Sebelum Perang Dunia II, *Chikan* digunakan untuk merujuk pada kekerasan seksual secara umum. Namun, saat ini, istilah tersebut lebih spesifik merujuk pada sentuhan non-konsensual di transportasi publik (Jlefloch, 2025). Pergeseran semantik ini mencerminkan perubahan dalam kesadaran sosial dan bagaimana masyarakat memahami serta mengkategorikan bentuk-bentuk kekerasan seksual. Pemahaman historis ini penting karena menunjukkan bahwa *Chikan* adalah masalah sosial yang mengakar dan bukan hanya masalah situasional sementara. Ini juga menyoroti bagaimana masyarakat mengklasifikasikan dan merespons berbagai bentuk kekerasan seksual seiring waktu.

Berdasarkan data kepolisian Tokyo, terdapat 1.750 kasus pelecehan seksual pada tahun 2017, dimana 50% pelecehan terjadi di kereta api dan 20% di stasiun. Di dunia kerja, perempuan juga kerap menjadi korban pelecehan seksual dari rekan kerja. Kasus pelecehan sangat beragam, mulai dari pegawai laki-laki yang memperlihatkan foto telanjang di komputer rekan kerja perempuan, hingga atasan yang mengajak pegawai perempuan berkencan dan masih banyak jenis pelecehan lainnya. Faktanya, pada tahun ajaran baru 2018, terdapat 282 guru sekolah negeri di Jepang yang dihukum karena pelecehan seksual, meningkat dibandingkan tahun sebelumnya (Salengke, 2019).

Dalam kutipan yang di ambil dari Rifqaiza Pravangesta & Kurniawaty Iskandar (2024), "Dalam komentar ini tampak bahwa Hashimoto menganggap perempuan adalah objek dan apa yang dilakukan olehnya dapat dikategorikan sebagai objektifikasi." Ini merujuk pada

pernyataan Wali Kota Osaka Hashimoto Toru pada tahun 2013 yang berkelakar kepada tentara Amerika Serikat di Okinawa agar mereka lebih sering mencoba industri seks untuk mengontrol hasrat seksual mereka. Komentar ini menunjukkan pandangan yang meremehkan dan mengobjektifikasi perempuan, seolah-olah penggunaan perempuan untuk tujuan seksual adalah hal yang biasa dan dapat diterima. Meskipun telah banyak penelitian yang membahas masalah kesenjangan gender dan pelecehan seksual di Jepang secara umum, masih terdapat kesenjangan analisis yang mendalam tentang bagaimana faktor-faktor lingkungan spesifik (seperti kepadatan ekstrem di kereta api) berinteraksi dengan faktor sosial-budaya (stigma korban dan tabu seksual) dan faktor hukum (tantangan pembuktian) untuk menciptakan kondisi di mana *Chikan* berkembang dan persisten.

Tujuan dibuatnya penelitian ini adalah untuk melakukan analisis holistik mengenai kompleksitas fenomena *Chikan* di transportasi kereta api Tokyo, dengan menjabarkan dan mengintegrasikan faktor-faktor pendorong (lingkungan, sosial, hukum, psikologis), serta mengevaluasi upaya penanggulangan yang telah dilakukan. Penelitian ini Berfokus dalam meneropong interaksi dinamis antara faktor-faktor multidimensi tersebut untuk memberikan pemahaman yang lebih komprehensif, bukan sekadar melihat jumlah kasus. Tujuannya untuk mengidentifikasi lebih dalam soal Pelaku Pelecehan Seksual di Kereta Api dan Apa Saja yang menjadi Dorongan Kuat mereka untuk melakukan hal yang diluar moral dan Etika dalam Transportasi Umum seperti Kereta Api.

2. Metode

Penelitian ini mengoperasionalisasikan *Mixed Methods* melalui desain *Convergent Parallel* untuk membedah kasus pelecehan seksual di kereta api Tokyo. Secara teknis, prosedur penelitian dijalankan melalui tiga tahapan sistematis. **Pertama**, tahap pengumpulan data dilakukan secara simultan; peneliti menjaring data kuantitatif berupa statistik kepadatan penumpang, angka penangkapan, dan survei insiden, sekaligus memetakan data kualitatif melalui narasi sosial dan tinjauan kebijakan. **Kedua**, analisis data dilakukan secara terpisah (independen) guna menjaga integritas masing-masing data; data numerik diolah menggunakan statistik deskriptif, sedangkan data tekstual dibedah menggunakan analisis tematik. **Ketiga**, tahap interpretasi dilakukan melalui validasi silang (*cross-validation*) dengan mempertemukan kedua set data tersebut (*merging*).

Langkah integrasi ini bertujuan untuk mengkonfirmasi pola statistik melalui bukti naratif, sehingga menghasilkan sintesis akhir yang menghubungkan variabel lingkungan, sosial-budaya, dan hukum secara holistik. Pemilihan pendekatan ini dinilai relevan karena kemampuannya mengatasi kompleksitas isu *Chikan* yang bersifat multidimensi, yang melibatkan perpaduan data numerik (kepadatan, insiden) dan faktor non-numerik (stigma budaya, emosi korban). Desain ini memungkinkan penggalian kompleksitas tersebut secara seimbang. Selain itu, integrasi hasil berfungsi sebagai validasi silang (*cross-validation*) yang meningkatkan kredibilitas dan kedalaman interpretasi temuan. Mengingat penelitian ini bertujuan untuk menghasilkan analisis yang holistik, desain konvergensi merupakan metode terbaik untuk mencapai integrasi yang diperlukan antara faktor lingkungan (kuantitatif), faktor sosial-budaya (kualitatif), dan faktor hukum.

3. Hasil dan Pembahasan

Sesuai dengan tujuan penelitian untuk menganalisis secara holistik faktor-faktor penyebab dan upaya penanggulangan *Chikan*, bagian ini akan dimulai dengan analisis mendalam mengenai faktor-faktor pendorong, dampak pada korban, dan evaluasi kebijakan penanggulangan. Diskusi komprehensif akan mengintegrasikan temuan kuantitatif dan kualitatif, mengidentifikasi kesenjangan, dan menyajikan implikasi yang relevan.

3.1 Faktor-faktor Pendorong Kasus *Chikan* di Kereta

Analisis faktor-faktor penyebab dan pendorong *Chikan* ini berupaya mengintegrasikan temuan kuantitatif (data kepadatan dan penangkapan) dengan analisis kualitatif (budaya, stigma, hukum) untuk mencapai kedalaman analisis yang holistik, sesuai dengan tujuan penelitian.

3.1.1 Faktor Lingkungan: Kepadatan Penumpang dan Kurangnya Ruang Pribadi

Kepadatan ekstrem pada kereta komuter Tokyo adalah alasan utama terjadinya *Chikan*, karena orang-orang berdesakan sangat rapat untuk waktu yang lama, memudahkan kejahatan semacam itu terjadi (Harada, 2025). Kondisi ini memberikan anonimitas bagi pelaku dan mengurangi kemampuan korban untuk bereaksi atau melarikan diri. Bahkan pada tingkat kepadatan 120%, yang dianggap "nyaris tanpa kontak fisik langsung," pengalaman subjektif penumpang mungkin berbeda, dan peluang untuk sentuhan yang tidak diinginkan masih ada.

Berikut adalah Tabel 1 yang merinci tingkat kepadatan rata-rata dan jam sibuk puncak di jalur kereta api utama Tokyo:

Tabel 1. Tingkat Kepadatan Rata-rata dan Jam Sibuk Puncak di Jalur Kereta Api Utama Tokyo (Data FY2019 dan FY2022)

Jalur Kereta Api	Bagian Terpadat	Tingkat Kepadatan 2019 (%)	FY	Tingkat Kepadatan 2022 (%)	FY	Jam Sibuk Puncak (Pagi)
Tōzai Line	Kiba to Monzen-Nakachō	199		138		07:30 - 09:30 (Puncak ~08:00)
JR Yokosuka Line	Musashi-Kosugi to Nishi-ŌI	195		124		07:30 - 09:30 (Puncak ~08:00)
JR Sōbu Line	Kinshichō to Ryōgoku	194		127		07:30 - 09:30 (Puncak ~08:00)
Den'entoshi Line	Ikejiri-Ōhashi to Shibuya	183		125		07:30 - 09:30 (Puncak ~08:00)
Seibu-Shinjuku Line	Shimo-Ochiai to Takadanobaba	164		123		07:30 - 09:30 (Puncak ~08:00)
Nippori-Toneri Liner	Akado-Shōgakkōmae to Nishi-Nippori	N/A	(Tertinggi 2022)	155		07:30 - 09:30 (Puncak ~08:00)

Sumber: Ellie Smith, (2025) "When is Rush Hour in Tokyo? Tips for Avoiding the Crush". Blacklane.

Lingkungan fisik yang padat tidak hanya menciptakan peluang fisik bagi *Chikan*, tetapi juga secara psikologis dapat menurunkan ambang batas interaksi fisik yang dianggap normal, yang kemudian dieksplorasi oleh pelaku. Kondisi ini secara implisit menormalisasi kedekatan fisik yang ekstrem, menyulitkan korban untuk membedakan antara sentuhan tidak disengaja dan pelecehan yang disengaja. Misalnya, beberapa korban awalnya mengira sentuhan itu "an accident" sebelum menyadari bahwa itu adalah pelecehan yang disengaja. Normalisasi ini dapat menunda reaksi dan pelaporan, memberikan pelaku lebih banyak waktu dan kesempatan. Ini adalah interaksi dinamis antara desain ruang publik dan perilaku menyimpang, di mana lingkungan yang padat memengaruhi psikologi dan perilaku baik pelaku maupun korban, menciptakan kondisi yang memungkinkan *Chikan* untuk berkembang dan tidak terdeteksi.

Tingkat kepadatan rata-rata di area metropolitan Tokyo pada jam sibuk pagi hari mencapai 123% pada FY2022, menandai peningkatan 15 poin dari tahun sebelumnya dan merupakan peningkatan besar pertama dalam tiga tahun setelah penurunan signifikan selama pandemi COVID-19. Sebelum pandemi (FY2019), tingkat kepadatan di beberapa jalur bisa mencapai 180% hingga 200%. Untuk memberikan konteks, tingkat kepadatan 100% berarti semua penumpang dapat duduk atau berpegangan pada tali/tiang. Pada 150%, memungkinkan untuk membaca koran dengan mudah. Pada 180%, mungkin untuk membaca koran jika dilipat, yang secara jelas menyiratkan kontak fisik yang signifikan (Ministry of Land and Infrastructure Transport and Tourism, 2008). Pada tingkat kepadatan 150-180%, sekitar 5 hingga 6 penumpang berdiri dalam 1 m² ruang lantai, yang jauh dari perjalanan yang nyaman.

Data kuantitatif mengenai tingkat kepadatan yang tinggi dan jam-jam puncaknya secara langsung berkorelasi dengan tingginya insiden *Chikan*. Kepadatan ekstrem ini menciptakan lingkungan fisik yang kondusif bagi *Chikan* karena mengurangi ruang pribadi, memberikan anonimitas bagi pelaku, dan mempersulit korban untuk bereaksi atau mencari bantuan (Harada, 2025). Tingkat kepadatan yang tinggi (data kuantitatif) secara langsung menciptakan kondisi fisik (kurangnya ruang pribadi, anonimitas) yang memfasilitasi terjadinya *Chikan* (fenomena kualitatif). Ini adalah faktor lingkungan yang paling jelas dan langsung berkontribusi pada masalah tersebut.

3.1.2 Faktor Sosial-Budaya: Stigma Korban, Kurangnya Kesadaran Hak Otonomi Tubuh, dan Tabu Seksual

Masalah *Chikan* diperparah oleh rendahnya kesadaran terhadap hak-hak perempuan dan otonomi tubuh di Jepang. Ada kecenderungan budaya di Jepang bagi korban untuk merasa malu setelah dilecehkan, membuat mereka ragu untuk angkat bicara atau melaporkan. Isu-isu seksual masih menjadi tabu, yang semakin memperkuat perasaan malu tersebut. Bagi korban yang lebih muda, seperti siswa sekolah menengah, rasa takut sering kali mengambil alih, menyebabkan mereka membeku dan tidak dapat bereaksi saat insiden terjadi (Harada, 2025). Hal ini juga terlihat dari cerita korban yang merasa "scared frozen" atau "didn't feel like I could stand up to it" (Dayman, 2025).

Stigma budaya dan tabu seputar isu seksual menciptakan siklus di mana korban merasa malu dan takut untuk melaporkan, yang pada gilirannya menyebabkan rendahnya tingkat pelaporan (~80% kasus tidak dilaporkan). Kurangnya pelaporan ini kemudian memperpetuasi persepsi bahwa *Chikan* adalah "kejadian ringan" atau masalah pribadi, bukan masalah sosial yang serius, sehingga menghambat upaya penanggulangan yang efektif dan berkelanjutan. Siklus ini juga diperkuat oleh kurangnya kesadaran pelaku akan keseriusan tindakan mereka

(Harada, 2025). Ketika stigma dan tabu (faktor kualitatif) secara langsung menyebabkan tingginya tingkat *underreporting* (data kuantitatif), ini menciptakan umpan balik negatif. Angka pelaporan yang rendah kemudian berkontribusi pada pandangan bahwa *Chikan* adalah kejadian minor, yang pada gilirannya mengurangi tekanan untuk tindakan serius dari pihak berwenang, sehingga memungkinkan masalah tetap tersembunyi dan tidak tertangani secara memadai.

3.1.3 Faktor Hukum dan Penegakan: Tantangan Pembuktian, Sanksi, dan Persepsi Hukum

Secara historis, *Chikan* seringkali tidak diperlakukan sebagai pelanggaran pidana di bawah KUHP (Kitab Undang-undang Hukum Pidana) Jepang, melainkan pelanggaran peraturan daerah yang paling-paling hanya dikenai denda, kecuali kasusnya sangat serius. Kelonggaran ini meremehkan keseriusan kejadian (Harada, 2025). Namun, ada perubahan signifikan dalam undang-undang kejadian seks. Pada tahun 2017, Jepang melakukan perubahan signifikan pertama dalam undang-undang kejadian seks dalam 110 tahun, yang meningkatkan hukuman dan mengubah definisi "pemerkosaan". Lebih lanjut, pada Maret 2023, pemerintah mengumumkan "Policy Package to Eradicate Groping," dan sejak Juli 2023, kontak fisik non-konsensual telah dikriminalisasi sebagai "serangan tidak senonoh," memungkinkan penangkapan melalui panggilan darurat dari kereta api (Ogawa, 2024).

Meskipun demikian, masih ada banyak kelemahan serius termasuk kekhawatiran tentang batas waktu untuk kejadian seksual, definisi hukum yang kabur, kurangnya dukungan bagi korban, dan standar penuntutan yang seringkali sewenang-wenang. Kurangnya bukti juga sering menjadi hambatan untuk membuat kasus. Meskipun ada reformasi hukum yang progresif yang menunjukkan peningkatan pengakuan terhadap keseriusan *Chikan*, tantangan dalam pembuktian, definisi hukum yang ambigu, dan kurangnya dukungan bagi korban menciptakan kesenjangan antara niat legislatif dan implementasi praktis. Selain itu, adanya narasi yang bergeser ke "tuduhan palsu" dan perdebatan tentang diskriminasi terhadap pria menunjukkan resistensi sosial atau pengalihan fokus yang dapat menghambat penegakan efektif dan membuat korban semakin enggan melaporkan. Ini adalah situasi di mana hukum di atas kertas telah berubah, tetapi implementasi dan persepsi di lapangan belum sepenuhnya mengikuti, menciptakan celah bagi pelaku meskipun ada kerangka hukum yang lebih kuat.

3.1.4 Faktor Psikologis : Gangguan Frotteuristik

Penelitian menunjukkan bahwa pelaku perabaan yang "kecanduan" melakukan hal tersebut meskipun pelaku ini masih saja melakukan hal tersebut Memiliki kondisi yang bisa kita sebut "gangguan frotteuristik," yang menurut Klasifikasi Penyakit Internasional Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) adalah kondisi mental. Meskipun gangguan ini jarang terjadi secara global, sayangnya, ini terlalu umum di Jepang (Harada, 2025).

Pengakuan *Chikan* sebagai potensi gangguan mental (frotteurisme) menambahkan dimensi medis pada masalah ini, menyiratkan bahwa hukuman saja tidak cukup untuk mencegah pelanggaran berulang. Jika *Chikan* adalah kondisi mental, maka pendekatan hanya dengan hukuman (penegakan hukum) tidak akan cukup untuk mencegah pengulangan. Diperlukan opsi perawatan dan rehabilitasi yang komprehensif untuk pelaku, yang saat ini sangat kurang di Jepang, dengan sedikitnya spesialis atau fasilitas perawatan yang tersedia untuk kondisi ini (Harada, 2025). Kesenjangan ini merupakan faktor penting dalam persistensi *Chikan*. Kegagalan untuk mengatasi akar psikologis masalah ini melalui perawatan yang memadai berarti sistem saat ini hanya menangani gejala (kejadian itu sendiri) tanpa mengatasi

penyebab mendasar pada pelaku, sehingga memungkinkan siklus pelanggaran berulang terus berlanjut.

3.2 Dampak *Chikan* Terhadap Korban

3.2.1 Dampak Psikologis dan Emosional: Trauma, Kecemasan, dan Distres

Korban *Chikan* dapat mengalami berbagai dampak psikologis dan emosional yang signifikan. Banyak yang melaporkan merasa takut, membeku, jijik, marah, dan bingung Dayman (2025). Pengalaman ini bisa sangat mengganggu, bahkan menyebabkan trauma psikologis yang parah, pikiran untuk menyakiti diri sendiri, dan pikiran bunuh diri (Ogawa, 2024). Beberapa korban melaporkan sangat terguncang oleh insiden *Chikan* di perjalanan menuju ujian sehingga mereka gagal dan harus mengulang tahun (Ogawa, 2024). Pengalaman ini juga dapat berdampak emosional dan hubungan pribadi di kemudian hari, membuat korban berpikir bahwa "that's what guys want and it's normal".

Meskipun *Chikan* seringkali dianggap sebagai "kejahatan yang secara fisik tidak berbahaya", pengalaman korban secara kualitatif menunjukkan dampak psikologis yang mendalam dan berjangka panjang. Ini termasuk risiko PTSD, kecemasan, distres, dan bahkan pikiran untuk menyakiti diri sendiri atau bunuh diri (Ogawa, 2024). Kesaksian korban yang "so shaken by being groped on the way to exams that they failed" atau mengalami "severe psychological distress, leading to self-harm and suicidal thoughts" secara langsung menantang persepsi umum tentang tingkat keparahan *Chikan*. Ini menunjukkan bahwa dampak *Chikan* jauh melampaui insiden fisik sesaat, menyebabkan penderitaan psikologis yang signifikan dan berjangka panjang. Oleh karena itu, *Chikan* harus diperlakukan sebagai kejahatan serius dengan konsekuensi psikologis yang parah.

3.2.2 Dampak Sosial dan Akademik: Perubahan Pola Komuter dan Prestasi

Korban seringkali terpaksa mengubah pola komuter mereka untuk menghindari situasi yang berisiko. Contohnya, mereka mungkin turun beberapa pemberhentian lebih awal dan berjalan kaki, atau mengubah jadwal perjalanan mereka, yang dapat menyebabkan terlambat ke sekolah atau pekerjaan. Beberapa korban bahkan melaporkan gagal ujian karena trauma yang dialami dalam perjalanan (Ogawa, 2024).

Pengalaman *Chikan* secara langsung membatasi mobilitas dan kebebasan bergerak korban dalam ruang publik, memaksa mereka mengubah rutinitas harian dan bahkan memengaruhi kinerja akademis atau profesional mereka (Dayman, 2025). Perubahan perilaku komuter ini bukan hanya ketidaknyamanan kecil; ini adalah pembatasan nyata terhadap kebebasan bergerak dan partisipasi dalam kehidupan sosial dan ekonomi. Dampak sosial ini sering terabaikan dalam diskusi tentang biaya *Chikan* terhadap masyarakat. Hal ini juga dapat menyebabkan isolasi sosial jika korban mulai menghindari transportasi umum, yang pada gilirannya memengaruhi akses mereka ke pendidikan dan pekerjaan, serta kualitas hidup mereka secara keseluruhan.

3.3 Hambatan Pelaporan dan Strategi Koping Korban

Sebagian besar korban (sekitar 80%) memilih untuk tidak melaporkan *Chikan*. Hambatan pelaporan termasuk rasa malu yang mendalam, takut menyebabkan keributan di ruang publik yang padat, dan persepsi bahwa pelaku akan tetap anonim di tengah keramaian

(Harada, 2025). Selain itu, beban pembuktian yang tinggi dalam hukum Jepang secara historis juga menjadi penghalang.

Strategi coping yang dilaporkan oleh korban bervariasi, dari mencoba menghindari situasi, membeku karena takut, hingga mencoba mengabaikan kejadian tersebut (Dayman, 2025). Beberapa korban juga telah mengambil inisiatif sendiri, seperti menciptakan "*Chikan Prevention Badge*" untuk meningkatkan kesadaran dan sebagai bentuk pertahanan diri. Kombinasi antara lingkungan fisik yang memungkinkan *Chikan* (kepadatan), stigma sosial dan budaya, serta kelemahan historis dalam sistem hukum menciptakan lingkungan yang secara sistemik melemahkan korban. Hal ini membuat mereka merasa tidak berdaya, malu, dan enggan untuk mencari keadilan atau dukungan, sehingga memperpetuasi siklus *Chikan* yang tidak terlaporkan dan tidak tertangani secara memadai (Harada, 2025). Ketika faktor-faktor ini digabungkan, mereka menciptakan lingkungan di mana korban secara sistemik tidak didukung untuk melaporkan. Ini bukan hanya tentang pilihan individu korban, tetapi tentang bagaimana struktur sosial, budaya, dan hukum secara kolektif menghambat mereka untuk bertindak, sehingga berkontribusi pada persistensi *Chikan*.

3.4 Reformasi Hukum dan Kebijakan Pemerintah

Sistem hukum Jepang secara historis menunjukkan dukungan yang lemah terhadap kebutuhan korban kekerasan seksual. Namun, tekanan politik yang meningkat untuk kesetaraan gender dan munculnya gerakan #MeToo di Jepang telah membawa perubahan. Pada tahun 2017, terjadi perubahan signifikan pertama dalam undang-undang kejahatan seks Jepang dalam 110 tahun, yang meningkatkan hukuman dan mengubah definisi "pemerkosaan". Undang-undang ini juga memungkinkan kejahatan seperti pemerkosaan dan serangan seksual untuk dituntut bahkan jika korban tidak mengajukan tuntutan.

Pada Maret 2023, pemerintah mengumumkan "Policy Package to Eradicate Groping," yang mencakup investigasi dan analisis kejahatan yang lebih rinci, panduan untuk mencegah pelanggaran berulang, promosi hotline konsultasi nasional "#8103," dan akomodasi bagi siswa yang terlambat atau absen sekolah karena *Chikan*. Sejak Juli 2023, setiap kontak fisik non-konsensual telah dikriminalisasi sebagai "serangan tidak senonoh," yang memungkinkan penangkapan melalui panggilan darurat dari kereta api.

Meskipun reformasi hukum baru-baru ini merupakan langkah positif menuju pengakuan *Chikan* sebagai kejahatan serius, dampak penuhnya terhambat oleh tantangan implementasi, sikap masyarakat, dan kebutuhan akan sistem dukungan yang komprehensif bagi korban dan pelaku. Perubahan hukum saja tidak cukup jika tidak disertai dengan perubahan budaya yang lebih luas mengenai hak-hak perempuan dan otonomi tubuh, serta ketersediaan fasilitas perawatan bagi pelaku dengan gangguan frotteuristik. Perdebatan tentang "tuduhan palsu" dan diskriminasi terhadap pria juga menunjukkan adanya resistensi sosial yang dapat melemahkan efektivitas reformasi ini (Harada, 2025). Untuk mencapai dampak yang berkelanjutan, reformasi hukum harus diintegrasikan dengan upaya pendidikan, dukungan korban, dan intervensi bagi pelaku.

3.5 Upaya Penanggulangan *Chikan* di Tokyo

3.5.1 Implementasi dan Efektivitas Gerbong Khusus Wanita (*Women-Only Cars*)

Gerbong khusus wanita (WOCs) diperkenalkan di kereta api Jepang sejak akhir tahun 2000 oleh Keio Railway Company, dan kemudian diikuti oleh operator lain, sebagai respons terhadap perabaan yang meluas. Kebijakan WOCs bervariasi antar perusahaan, beberapa berlaku selama jam sibuk (misalnya, 06.00-09.00 dan 17.00-20.00), yang lain sepanjang hari, atau hanya pada kereta cepat (Ogawa, 2024).

Implementasi gerbong khusus wanita di Jepang muncul sebagai respons pragmatis terhadap tingginya angka pelecehan seksual di transportasi publik yang sudah berlangsung selama puluhan tahun. Meskipun kebijakan ini bervariasi dalam hal durasi dan jenis layanan di setiap operator kereta, tujuan utamanya adalah menciptakan ruang aman yang memisahkan potensi korban dari pelaku di tengah kepadatan ekstrem. Secara fungsional, langkah ini berhasil memberikan ketenangan psikologis bagi penumpang perempuan dan di saat yang sama mengurangi kecemasan di kalangan penumpang pria akan potensi tuduhan palsu.

Namun, pendekatan ini membawa konsekuensi yang kompleks karena cenderung memindahkan beban kepadatan ke gerbong campuran, yang justru berisiko meningkatkan kerentanan bagi wanita yang tidak menggunakan fasilitas tersebut. Selain itu, kebijakan ini sering kali mengabaikan aspek inklusivitas, seperti kesulitan yang dihadapi pria tunanetra saat salah memasuki gerbong, serta secara tidak langsung melanggengkan pandangan bahwa tanggung jawab perlindungan diri berada di tangan perempuan, bukan pada perbaikan perilaku pelaku. Mengenai efektivitasnya, upaya penanggulangan ini dapat dinilai efektif hanya dalam taraf manajemen gejala jangka pendek, namun belum menyentuh akar permasalahan secara fundamental.

Gerbong khusus memang berhasil memberikan perlindungan fisik secara instan dan mengurangi peluang terjadinya pelecehan di titik tertentu, namun kebijakan ini bersifat defensif dan cenderung menghindari penanganan masalah sosial yang lebih dalam. Efektivitasnya terasa terbatas karena solusi ini lebih banyak mengatur ruang gerak korban daripada mengubah norma sosial yang permisif atau memberikan efek jera yang bersifat sistemik terhadap pelaku. Selama fokus utama hanya pada pemisahan fisik tanpa disandingkan dengan edukasi perubahan perilaku dan perbaikan sistem transportasi yang mengurangi kepadatan ekstrem, maka langkah ini tetap menjadi solusi sementara yang belum mampu menghapus budaya pelecehan secara menyeluruh di Kereta Komuter di Tokyo.

3.5.2 Pemasangan Kamera Pengawas (CCTV) dan Kampanye Kesadaran Publik

Pemasangan kamera keamanan di dalam kereta adalah salah satu fitur baru yang diperkenalkan oleh Tokyo Metro untuk meningkatkan keselamatan penumpang. Secara umum, penelitian menunjukkan bahwa kamera pengawas (CCTV) dikaitkan dengan penurunan kejahatan yang signifikan dan sederhana, terutama dalam kejahatan kendaraan dan properti. Namun, efektivitas CCTV dalam mencegah *Chikan* di kereta api Tokyo memiliki keterbatasan. Sebagian besar insiden *Chikan* terjadi selama jam sibuk ketika gerbong sangat padat, dan sebagian besar kamera CCTV dipasang di langit-langit, yang mungkin tidak cukup untuk mengumpulkan bukti atau menghalangi pelaku karena kurangnya visibilitas. Selain itu, penggunaan CCTV yang luas dapat menyebabkan desensitisasi, mengubah perannya dari pencegahan menjadi lebih pada pengumpulan bukti setelah kejahatan terjadi.

Selain CCTV, kampanye kesadaran publik juga telah dilakukan oleh polisi dan perusahaan kereta api, termasuk poster yang menyatakan "Groping is a crime". Namun, meskipun ada kampanye kesadaran selama puluhan tahun, perilaku *Chikan* masih terus

berlanjut. Ini menunjukkan bahwa kampanye saja tidak cukup tanpa mengatasi masalah sosial dan hukum yang mendasarinya. Pendekatan "watching eyes effect," di mana gambar mata pengawas ditampilkan, telah diusulkan sebagai strategi yang hemat biaya dan berpotensi efektif untuk menghalangi pelecehan seksual, karena manusia secara alami sensitif terhadap tatapan orang lain (Hocley, 2019).

Keterbatasan teknologi dan kebutuhan pendekatan komprehensif menjadi jelas. Sementara CCTV dapat menghalangi kejahatan secara umum, efektivitasnya untuk *Chikan* terbatas karena penempatan kamera dan desensitisasi. Kampanye kesadaran juga tidak cukup tanpa mengatasi masalah sosial dan hukum yang mendasarinya. Ini menunjukkan bahwa solusi teknologi dan kampanye kesadaran, jika diterapkan secara terpisah atau tanpa mempertimbangkan nuansa perilaku *Chikan* dan lingkungan kereta api, akan memiliki dampak yang terbatas. Pencegahan yang efektif memerlukan pendekatan multi-faceted yang mencakup pengawasan yang lebih cerdas, kampanye yang lebih berdampak, dan perubahan perilaku yang lebih mendalam.

4 Kesimpulan

Analisis holistik terhadap fenomena *Chikan* di transportasi kereta api Tokyo mengungkapkan bahwa masalah ini merupakan manifestasi dari interaksi kompleks antara dimensi lingkungan, sosial-budaya, hukum, dan psikologis. Faktor lingkungan berupa kepadatan ekstrem tidak hanya menciptakan peluang fisik dan anonimitas bagi pelaku, tetapi juga menormalisasi kedekatan yang menghambat reaksi korban, sementara stigma sosial-budaya dan tabu seksual memperparah keadaan dengan menekan tingkat pelaporan hingga 80%. Situasi ini diperumit oleh kesenjangan implementasi hukum di mana tantangan pembuktian dan definisi yang ambigu masih menghambat penegakan keadilan, serta faktor psikologis pelaku seperti frotteurisme yang menunjukkan bahwa ketiadaan layanan rehabilitasi yang tepat justru memungkinkan siklus pelanggaran berulang terus terjadi.

Penelitian ini menegaskan bahwa *Chikan* bukan sekadar isu keamanan transportasi, melainkan masalah sosial mendalam yang berakar pada ketidaksetaraan gender, di mana kebaruan (novelty) studi terletak pada identifikasi bahwa kegagalan untuk menangani interaksi dinamis keempat faktor tersebut adalah alasan utama persistensi masalah ini. Oleh karena itu, solusi satu dimensi seperti penyediaan gerbang khusus wanita tidak lagi memadai untuk menciptakan lingkungan yang benar-benar aman. Diperlukan pendekatan multi-faceted yang terintegrasi, yang tidak hanya menghukum tetapi juga menyentuh akar permasalahan melalui intervensi sosial, perbaikan sistem hukum, dan penanganan psikologis secara bersamaan.

Untuk mencapai solusi yang berkelanjutan, rekomendasi aksi harus mencakup program edukasi anti-stigma yang masif mengenai otonomi tubuh dan intervensi penonton, reformasi hukum yang memperkuat standar pembuktian serta menyediakan dukungan sensitif trauma bagi korban, dan pengembangan rehabilitasi klinis bagi pelaku sebagai upaya memutus rantai kejahatan. Tanpa upaya komprehensif yang secara simultan mengatasi dimensi lingkungan, sosial, hukum, dan psikologis ini, fenomena *Chikan* di Tokyo akan terus menjadi tantangan sosial yang persisten dan terus melemahkan posisi korban di masyarakat.

Referensi

- Adam Burgess & Mitsutoshi Horii. (2012) 'Chikan', Collapsing Male Authority and the Emergence of Women-Only Train Carriages in Japan. *Health Risk & Society*. 14(1). <https://doi.org/10.1080/13698575.2011.641523>
- Creswell, J. W., & Plano Clark, V. L. (2018). Designing and Conducting Mixed Methods Research (3rd ed.). Thousand Oaks, CA: SAGE.
- Dalton, E. (2019). A feminist critical discourse analysis of sexual harassment in the Japanese political and media worlds. *Women's Studies International Forum*, 77, 102276. <https://doi.org/10.1016/j.wsif.2019.102276>.
- Ellie Smith. (2025) When is Rush Hour in Tokyo? Tips for Avoiding the Crush. Blacklane. Diakses Pada Tanggal 19 Juli 2025 Dari <https://www.blacklane.com/en/blog/travel/rush-hour-in-toyko/>
- Haufan Hasyim S. (2019). Rekor, 282 Guru di Jepang Dihukum karena Pelecehan Seksual. Media Indonesia [News]. Diakses pada Tanggal 2 Maret 2025, Dari <https://mediaindonesia.com/internasional/279790/rekor-282-guru-di-jepang-dihukum-karena-pelecehan-seksual>
- Japan Guide. (2020). Rush hours. Japan Guide. Diakses Pada Tanggal 19 Juli 2025 Dari <https://www.japan-guide.com/e/e2020.html>
- Jeff W Richard, (2025). Japan Today Spotlight #15 | Why is 'Chikan' behavior still so common on Japan's trains?. Japan Today. Diakses Pada Tanggal 11 Juli 2025 Dari <https://japantoday.com/category/spotlight/japan-today-spotlight-15-why-is-Chikan-behavior-still-so-common-on-japans-trains>
- Jlefloch (June 26, 2025). Chikan and Sexual Violence in Japan. *Exploring Gender Studies in Japan*. Diakses Pada Tanggal 19 Juli 2025 Dari <https://doi.org/10.58079/147z4>
- Kiki. K. Chu. (2020). Power of the eyes: deterring sexual harassment in Tokyo subways using images of watchful eyes. *Behavioural Public Policy*. pp.674-685 <https://doi.org/10.1017/bpp.2019.51>
- Koki Ogawa. (2024). Women-Only Carriages: How Sites of “Protection” Construct Gender. INSTITUTE FOR THE STUDY OF CHRISTIANITY AND CULTURE. *Gender and Sexuality* Vol. 19
- Lucy Dayman. (2025). Groped, Scared, Disgusted: Stories Of Dealing With *Chikan* in Japan. Savvy Tokyo. Diakses pada Tanggal 2 Maret 2025, Dari <https://savvytokyo.com/groped-scared-disgusted-women-share-stories-of-dealing-with-Chikan-in-japan/>
- Ministry of Land and Infrastructure Transport and Tourism. (2008). Average rate of congestion, transport capacity, passengers carried in the most congested sections of railways during commuting/s. Diakses Pada Tanggal 19 Juli 2025 Dari <https://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/monitoring/system/english/contents/11/11.pdf>
- Nippon. (2022). Commuter Train Lines More Congested in 2022. Nippon. Diakses Pada Tanggal 12 Juli 2025 Dari <https://www.nippon.com/en/japan-data/h01745/>

R. Pravangesta, and K. Iskandar, "Objektifikasi Seksual terhadap Perempuan: Studi Kasus Ito Shiori, Haachu, dan Korban Pelecehan Lainnya di Jepang," *KIRYOKU*, vol. 8, no. 1, pp. 22-36, Apr. 2024. <https://doi.org/10.14710/kiryoku.v8i1.22-36>

Takayuki Harada. (2025). 'Chikan' incidents rise as Japan grapples with mental health and cultural challenges. the japan times. Diakses pada Tanggal 2 Maret 2025, Dari <https://www.japantimes.co.jp/commentary/2025/04/13/japan/issue-of-Chikan-groping/>

Tokyo Metro Corp. (2019). Providing Peace of Mind. Tokyo Metro Corp. Diakses Pada Tanggal 12 Juli 2025 Dari https://www.tokyometro.jp/lang_en/corporate/profile/plan/keyword_01.html

Tony Hocley. (2019). Power of the Eyes – Deterring Sexual Harassment in the Japanese Subway. Behavioural Public Policy. Diakses Pada Tanggal 19 Juli 2025 Dari <https://bppblog.com/2019/02/22/power-of-the-eyes-deterring-sexual-harassment-in-japanese-subways>