

**UPAYA EDUKASI KESADARAN HUKUM OLEH DINAS
PERHUBUNGAN KOTA MALANG TERHADAP PENGANGKUTAN
PENUMPANG BUS SECARA ILEGAL DI LUAR KAWASAN TERMINAL
PERSPEKTIF *MAQASHID SYARIAH***

SKRIPSI

OLEH:

ACHMAD IQBAL FAWAAID JAMIL

NIM 220202110186



PROGRAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARIAH

FAKULTAS SYARIAH

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG

2025

**UPAYA EDUKASI KESADARAN HUKUM OLEH DINAS
PERHUBUNGAN KOTA MALANG TERHADAP PENGANGKUTAN
PENUMPANG BUS SECARA ILEGAL DI LUAR KAWASAN TERMINAL
PERSPEKTIF *MAQASHID SYARIAH***

SKRIPSI

OLEH:

ACHMAD IQBAL FAWAAID JAMIL

NIM 220202110186



PROGRAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARIAH

FAKULTAS SYARIAH

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG

2025

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Demi Allah,

Dengan kesadaran dan rasa tanggung jawab terhadap pengembangan keilmuan, penulis menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

**UPAYA EDUKASI KESADARAN HUKUM OLEH DINAS
PERHUBUNGAN KOTA MALANG TERHADAP PENGANGKUTAN
PENUMPANG BUS SECARA ILEGAL DI LUAR KAWASAN TERMINAL
PERSPEKTIF *MAQASHID SYARIAH***

Benar-benar merupakan skripsi yang disusun sendiri berdasarkan kaidah penulisan karya ilmiah yang dapat dipertanggungjawabkan. Jika dikemudian hari laporan penelitian skripsi ini merupakan hasil plagiasi karya orang lain baik sebagian maupun keseluruhan, maka skripsi sebagai prasyarat mendapat predikat gelar dinyatakan batal demi hukum.

Malang, 13 Desember 2025
Penulis,



Achmad Iqbal Fawaaid Jamil
NIM. 220202110186

HALAMAN PERSETUJUAN

HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengokreksi skripsi saudara Achmad Iqbal Fawaaid
Jamil NIM 220202110186 Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas
Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

**UPAYA EDUKASI KESADARAN HUKUM OLEH DINAS
PERHUBUNGAN KOTA MALANG TERHADAP PENGANGKUTAN
PENUMPANG BUS SECARA ILEGAL DI LUAR KAWASAN TERMINAL
PERSPEKTIF *MAQASHID SYARIAH***

Maka pembimbing menyatakan bahwa skripsi tersebut telah memenuhi
syarat-syarat ilmiah untuk diajukan dan diuji oleh Majelis Dewan Pengaji.

Malang, 13 Desember 2025

Mengetahui,

Ketua Program Studi
Hukum Ekonomi Syariah


Dwi Hidayatul Firdaus, M.Si.
NIP. 198212252015031002

Dosen Pembimbing


Aditya Prastian Supriyadi, M.H.
NIP. 1993042920121003

HALAMAN PENGESAHAN

HALAMAN PENGESAHAN

Dewan pengaji skripsi saudara **Achmad Iqbal Fawaaid Jamil NIM 220202110186**,
mahasiswa Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas
Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, dengan judul:

**UPAYA EDUKASI KESADARAN HUKUM OLEH DINAS PERHUBUNGAN
KOTA MALANG TERHADAP PENGANGKUTAN PENUMPANG BUS
SECARA ILEGAL DI LUAR KAWASAN TERMINAL PERSPEKTIF
*MAQASHID SYARIAH***

Telah dinyatakan lulus dalam sidang ujian skripsi yang dilaksanakan pada tanggal
05 Desember 2025, Dengan Pengaji:

1. **Akhmad Farroh Hasan, M.Si.**
NIP. 19860529201608011019

(
Ketua)

2. **Mahbub Ainur Rofiq, S.Hi., M.H.**
NIP. 198811302023211016

(
Sekretaris)

3. **Prof. Dr. Abbas Arfan, Lc., M.H.**
NIP. 197212122006041004

(
Pengaji Utama)

Malang, 15 Desember 2025



BUKTI KONSULTASI

BUKTI KONSULTASI

Nama : Achmad Iqbal Fawaaid Jamil
NIM : 220202110186
Program Studi : Hukum Ekonomi Syariah
Dosen Pembimbing : Aditya Prastian Supriyadi, M.H.
Judul Skripsi : Upaya Edukasi Kesadaran Hukum Oleh Dinas Perhubungan Kota Malang Terhadap Pengangkutan Penumpang Bus Secara Ilegal Di Luar Kawasan Terminal Perspektif *Maqashid Syariah*

| No. | Hari/Tanggal | Materi Konsultasi | Paraf |
|-----|-------------------------|--------------------------------|---|
| 1. | Jumat, 13 Desember 2024 | Membuat outline bab 1-3. |  |
| 2. | Kamis, 19 Desember 2024 | Revisi proposal skripsi. |  |
| 3. | Rabu, 12 Maret 2025 | ACC seminar proposal. |  |
| 4. | Senin, 14 April 2025 | Membuat outline bab 4. |  |
| 5. | Rabu, 30 April 2025 | Menyusun hasil observasi. |  |
| 6. | Jumat, 9 Mei 2025 | Konfirmasi isi dari observasi. |  |
| 7. | Rabu, 14 Mei 2025 | Revisi bab 4. |  |
| 8. | Jumat, 16 Mei 2025 | Revisi bab 4 dan abstrak. |  |
| 9. | Senin, 19 Mei 2025 | Revisi kesimpulan. |  |
| 10. | Jumat, 23 Mei 2025 | ACC naskah skripsi. |  |

Malang, 13 Desember 2025

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Hukum Ekonomi Syariah


Dwi Hidayatul Firdaus, M.Si.
NIP. 198212252015031002

MOTTO

“ Semakin Tinggi Tujuanmu Maka Akan Semakin Sepi Jalanya, Akan Tetapi
Pemandangan Luar Biasa Akan Menantimu Di Depan Sana ”

إِنَّ مَعَ الْعُسْرِ يُسْرًا ۝ فَإِذَا فَرَغْتَ فَانصَبْ ۝

Artinya: “Sesungguhnya bersama kesulitan itu ada kemudahan, maka apabila kamu telah selesai (dari suatu urusan), tetaplah bekerja keras (untuk urusan lainnya).” (QS. Al-Insyrah : 6-7)

" Memangnya kenapa jika hidup ini tidak sempurna? Hidup ini bukanlah surga. Tetapi kamu harus selalu berusaha dan berdoa maka kamu akan mengerti makna dan hikmah hidup ini " Nouman Ali Khan

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alhamdulillahirabbil'alamin, puji syukur kehadirat Allah SWT. yang telah memberikan rahmat, kesehatan, dan kesempatan kepada penulis sehingga penelitian dengan judul Upaya Edukasi Kesadaran Hukum Oleh Dinas Perhubungan Kota Malang Terhadap Pengangkutan Penumpang Bus Secara Ilegal Di Luar Kawasan Terminal Perspektif *Maqashid Syariah*. dapat penulis selesaikan dengan baik. Shalawat dan salam kita haturkan kepada baginda Rasulullah Muhammad SAW yang telah memberikan uswatan hasanah kepada kita dalam menjalani kehidupan ini secara syar'i. Dengan mengkuti beliau, semoga kita tergolong orang-orang yang beriman dan mendapatkan syafaatnya di hari akhir kiamat. Amin.

Dengan segala pengajaran, bimbingan/ pengarahan, serta bantuan layanan yang telah diberikan, maka dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tiada taranya kepada:

1. Prof. Dr. Hj. Ilfi Nur Diana, M. Si., selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. Prof. Dr. Hj. Umi Sumbulah, M. Ag., selaku Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
3. Dwi Hidayatul Firdaus, M. SI., selaku Ketua Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

4. Aditya Prastian Supriyadi, M.H. selaku dosen wali penulis selama menempuh kuliah di Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Terima kasih penulis haturkan kepada beliau yang telah memberikan bimbingan, saran, serta motivasi selama menempuh perkuliahan.
5. Aditya Prastian Supriyadi, M.H. selaku dosen pembimbing penulis yang telah mencerahkan waktu untuk memberikan pengarahan dan motivasi dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.
6. Segenap dosen Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah memberikan pembelajaran kepada kami semua. Dengan niat yang ikhlas, semoga amal mereka semua menjadi bagian dari ibadah untuk mendapatkan ridha Allah SWT.
7. Seluruh karyawan dan *staff* Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim malang, penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar besarnya di dalam membantu proses penulisan skripsi ini.
8. Kampus dan almamater kebanggaan, terimakasih telah menjadi tempat untuk penulis menimba ilmu dengan segala fasilitas yang diberikan, semoga Allah SWT. senantiasa memberikan Rahmat dan Karunianya.
9. Ayah dan ibu, dua orang hebat yang selalu ada untuk penulis sebagai sandaran terkuat dari kerasnya dunia. Yang tidak henti-hentinya memberi kasih sayang dengan penuh cintanya. Terimakasih penulis ucapkan atas segala kasih sayang, cinta, kebahagian, waktu, tenaga, do'a, harta, nasihat, didikan dan arahan yang selalu kalian berikan. Do'akan penulis agar selalu menjadi insan yang lebih

baik lagi dan bermanfaat bagi orang-orang sekitar. Sehat selalu dan tolonglah hidup lebih lama lagi untuk menemani penulis hingga sukses kelak.

Keluarga besar Samhari yang dulu turut andil membesarkan penulis dengan cinta dan kasih sayangnya yang tulus. Yang ikut serta mengurus, merawat, mendidik, dan menjaga, yang memberikan banyak kenangan dan kisah kehidupan pada penulis. Terimakasih atas segala yang telah diberikan.

10. Adik hebat penulis, yang selalu menjadi penyemangat dan pelipur lara, terimakasih penulis ucapkan untuk kamu. Tumbuhlah menjadi cendekiawan yang berhati Makkah dan berotak Jerman, gapailah semua mimpi kalian.
11. Teman-teman sepondok Maqad Sidqi khususnya kamar jokowi, terimakasih telah menjadi seperti keluarga di perantauan ini, menjadi tempat belajar, berkembang, keluh kesah, dan banyak lagi yang lain.
12. Teman-teman dan kakak-kakak sebanua yang sama-sama merantau ke Kota Malang. Terimakasih juga sudah menjadi keluarga di perantauan ini.
13. Teman-teman saya juga yang sudah membantu proses skripsi ini yakni grup pihang hoheng, mt. bokong, healing ampe mampus, dan teman-teman lain. Terimakasih telah memberikan arahan, semangat, dan motivasi untuk menyelesaikan skripsi ini.
14. Teman-teman Poseidone HES 2022 UIN Malang, terima kasih untuk perjalanan yang sangat indah ini, terima kasih telah menjadi teman sekaligus saudara yang sangat baik dan memberikan banyak pengalaman berharga. Semoga kita bertemu dilain kesempatan dan menjadi orang yang sukses dunia akhirat.

15. Kepala Dinas Perhubungan Kota malang Malang beserta staff dan narasumber yang telah bersedia menjadi objek penelitian dan wawancara penulis, semoga selalu diberikan kelancaran atas segala tugasnya.
16. Terakhir, penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada seseorang yang selama ini diam-diam selalu berjuang tanpa henti, seorang pria sederhana dengan mimpiyang tinggi, dan terkadang sangat sulit ditebak pikiran dan hatinya, terimakasih kepada penulis skripsi ini yaitu saya sendiri Achmad Iqbal Fawaaid Jamil. Anak sulung yang sedang melangkah menuju usia 23 tahun yang dikenal kuat dan tangguh namun dalam dirinya masih banyak melakukan kesalahan. Terimakasih karena sudah bertahan sejauh ini, dan akan terus maju kedepan untuk menghadapi segala rintangan yang semesta buat. Teruslah menjadi diri sendiri. Penulis bangga atas setiap langkah kecil yang terwujud setiap saatnya walaupun tak selalu dirayakan orang-orang lain. Walau terkadang semua tidak berjalan sesuai rencana, tetaplah untuk sabar dan menerima dengan tabah apa yang telah didapatkan. Jangan berhenti untuk terus melangkah maju dan berbahagialah dengan caramu sendiri. Penulis berharap semoga setiap langkah ini akan selalu diberi kekuatan, selalu dikelilingi orang-orang baik dan hebat, serta segala mimpi-mimpinya akan segera terwujud.

Penulis berharap semoga ilmu yang diperoleh selama menjadi mahasiswa Hukum Ekonomi Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang ini bisa bermanfaat untuk penulis sendiri dan untuk orang lain. Penulis sadar hanya manusia biasa yang tidak pernah lepas dari kesalahan, maka dari itu jika ada kalimat yang kurang sopan dan menyenggung pembaca, penulis

ucapkan maaf yang sebesar-besarnya. Penulis juga sadar bahwa skripsi ini pastinya memiliki kekurangan. Oleh karena itu, penulis berharap kritik dan saran dari semua pihak demi upaya perbaikan di waktu yang akan datang. Semoga kebaikan dan kontribusi yang diberikan dapat menjadi amal baik dan semoga Alloh senantiasa memberi Rahmat dan karunia-Nya kepada kita semua untuk mencapai semua yang kita impikan.

Malang, 13 November 2025
Penulis,

Achmad Iqbal Fawaaid Jamil
NIM. 220202110186

PEDOMAN TRANSLITERASI

Transliterasi merupakan alih tulisan Arab ke dalam tulisan Indonesia (latin), bukan terjemahan bahasa Arab ke dalam Bahasa Indonesia. Dalam kategori ini tergolong di antaranya nama Arab dari Bangsa Arab, sedangkan nama Arab dari bangsa selain Arab ditulis sebagaimana ejaan bahasa nasionalnya, atau sebagaimana yang tertulis dalam buku yang menjadi rujukan. Penulisan judul buku dalam *footnote* maupun daftar pustaka, tetap menggunakan ketentuan transliterasi ini.

A. Konsonan

Daftar huruf bahasa Arab dan transliterasinya ke dalam huruf Latin dapat dilihat pada tabel berikut:

| Arab | Indonesia | Arab | Indonesia | Arab | Indonesia |
|------|-----------|------|-----------|------|-----------|
| ا | ‘ | ز | Z | ق | Q |
| ب | b | س | S | ك | K |
| ت | t | ش | Sh | ل | L |
| ث | th | ص | ṣ | م | M |
| ج | j | ض | ḍ | ن | N |
| ح | h | ط | ṭ | و | W |
| خ | kh | ظ | z | ه | H |

| | | | | | |
|---|----|---|----|---|---|
| د | d | غ | ' | ء | H |
| ذ | dh | ڏ | Gh | ڙ | Y |
| ڙ | r | ڦ | F | | |

Hamzah (ء) yang terletak di awal kata mengikuti vokalnya tanpa diberi tanda apa pun. Jika hamzah (ء) terletak di tengah atau di akhir, maka ditulis dengan tanda (').

B. Vokal

Vokal Bahasa Arab seperti vokal Bahasa Indonesia, terdiri atas vokal tunggal dan monoftong dan vokal rangkap atau diftong. Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harakat, transliterasinya sebagai berikut:

| Huruf Arab | Nama | Huruf Latin | Nama |
|------------|--------|-------------|------|
| ۞ | Fathah | A | A |
| ڧ | Kasrah | I | I |
| ڻ | Dammah | U | U |

Vokal rangkap Bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harakat dan huruf, transliterasinya berupa gabungan huruf, yaitu:

| Tanda | Nama | Huruf Latin | Nama |
|-------|----------------|-------------|---------|
| أْيِ | Fathah dan ya | Ai | A dan I |
| أْوِ | Fathah dan wau | Iu | A dan U |

Contoh: كَيْفَ: *kaifa*, هَوْلَ: *haula*

C. Maddah (Vokal Panjang)

Maddah atau vokal panjang yang lambangnya berupa harakat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda, yaitu:

| Harakat dan Huruf | Nama | Huruf dan Tanda | Nama |
|-------------------|-------------------------|-----------------|---------------------|
| أَيِ | Fathah dan alif atau ya | ā | a dan garis di atas |
| يِ | Kasrah dan ya | ī | i dan garis di atas |
| وِ | Dammah dan wa | ū | u dan garis di atas |

Contoh:

مَاتٌ : *māta*

رَمَى : *ramā*

قِيلَ : *qīla*

يَمُوتُ : *yamūtu*

D. Ta' Marbūthah (ঃ)

Transliterasi untuk *ta marbūthah* ada dua, yaitu: *ta marbūthah* yang hidup atau mendapat harkat *fathah*, *kasrah*, dan *dammah*, transliterasinya adalah (t). Sedangkan *ta marbūthah* yang mati atau mendapat harkat sukun, transliterasinya adalah (h).

Kalau pada kata yang berakhir dengan *ta marbūthah* diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang al- serta bacaan kedua kata itu terpisah, maka *ta marbūthah* itu ditransliterasikan dengan ha (h). Contoh:

رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ : *raudah al-atfāl*

الْمَدِينَةُ الْفَاضِلَةُ : *al-madīnah al-fāḍilah*

الْحِكْمَةُ : *al-hikmah*

E. Syaddah (Tasydīd)

Syaddah atau tasydīd yang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan sebuah tanda *tasydīd* (ঃ), dalam transliterasi ini dilambangkan dengan perulangan huruf (konsonan ganda) yang diberi tanda syaddah. Contoh:

رَبَّنَا : *rabbanā*

نَجَّا نَا : *najjainā*

الْحَقُّ : *al-ḥaqq*

الْحَجُّ : *al-ḥajj*

نُعْمَانٌ : *nu'ūma*

Jika huruf ى ber- *tasydīd* di akhir sebuah kata dan didahului oleh huruf berharakat kasrah (ِ), maka ia ditransliterasi seperti huruf *maddah* (ī). Contoh:

عليٰ : 'Alī (bukan 'Aliyy atau 'Aly)

عربيٰ : 'Arabī (bukan 'Arabiyy atau 'Araby)

F. Kata Sandang

Kata sandang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf ال (alif lam ma'rifah). Dalam pedoman transliterasi ini, kata sandang ditransliterasi seperti biasa, al-, baik ketia ia diikuti oleh huruf *syamsiah* maupun *qamariah*. Kata sandang tidak mengikuti bunyi huruf langsung yang mengikutinya. Kata sandang ditulis terpisah dari kata yang mengikutinya dan dihubungkan dengan garis mendatar (-). Contoh:

الشمسُ : *al-syamsu* (bukan *asy-syamsu*)

الزلزالُ : *al-zalzalah* (bukan *az-zalzalah*)

الفلسفةُ : *al-falsafah*

البلادُ : *al-bilādu*

G. Hamzah

Huruf hamzah menjadi apostrof (') hanya berlaku bagi hamzah yang terletak di tengah dan akhir kata. Namun, bila hamzah terletak di awal kata, ia tidak dilambangkan karena dalam tulisan Arab ia berupa alif. Contoh:

ثَمْرُونَ : *ta'murūna*

النَّوْءُ : *al-nau'*

شَيْءٌ : *syai'un*

أُمْرُثٌ : *umirtu*

H. Penulisan Kata Arab yang Lazim Digunakan dalam Bahasa Indonesia

Kata, istilah atau kalimat Arab yang ditransliterasi adalah kata, istilah atau kalimat yang belum dibakukan dalam bahasa Indonesia. Kata, istilah atau kalimat yang sudah lazim dan menjadi bagian dari perbendaharaan bahasa Indonesia, atau sudah sering ditulis dalam tulisan bahasa Indonesia, tidak lagi ditulis menurut cara transliterasi di atas. Misalnya kata Alquran (dari *al-Qur'an*), sunnah, hadis, khusus dan umum. Namun, bila kata-kata tersebut menjadi bagian dari satu rangkaian teks Arab, maka mereka harus ditransliterasi secara utuh. Contoh:

Fī ilāl al-Qur'ān

Al-Sunnah qabl al-Tadwīn

Al-'Ibārāt fī 'umūm al-Lafz lā bi khuṣūṣ al-Sabab

I. Lafz Al-Jalālah (الْجَلَالَةُ)

Kata “Allah” yang didahului partikel seperti huruf *jarr* dan huruf lainnya atau berkedudukan sebagai *mudāf ilaih* (frasa nominal), ditransliterasi tanpa huruf hamzah. Contoh:

دِيْنُ اللهِ : *dīnūllāh*

Adapun *ta marbūtah* di akhir kata yang disandarkan kepada *lafz al-jalālah*, ditransliteasi dengan huruf (t). Contoh:

هُمْ فِي رَحْمَةِ اللَّهِ : *hum fī rahmatillāh*

J. Huruf Kapital

Walau sistem tulisan Arab tidak mengenal huruf kapital (*All Caps*), dalam transliterasinya huruf-huruf tersebut dikenai ketentuan tentang penggunaan huruf kapital berdasarkan pedoman ejaan Bahasa Indonesia yang berlaku (EYD). Huruf kapital, misalnya, digunakan untuk menuliskan huruf awal nama diri (orang, tempat, bulan) dan huruf pertama pada permulaan kalimat. Bila nama diri didahului oleh kata sandang (al-), maka yang ditulis dengan huruf kapital tetap huruf awal nama diri tersebut, bukan huruf awal kata sandangnya. Jika terletak pada awal kalimat, maka huruf A dari kata sandang tersebut menggunakan huruf kapital (Al-). Ketentuan yang sama juga berlaku untuk huruf awal dari judul referensi yang didahului oleh kata sandang al-, baik ketika ia ditulis dalam teks maupun dalam catatan rujukan (CK, DP, CDK dan DR). Contoh:

Wa mā Muḥammadun illā rasūl

Ingat awwala baitin wuḍī'a linnāsi lallażī bi Bakkata mubārakan

Syahru Ramaḍān al-Lażī unzila fīh al-Qur'ān

Naṣīr al-Dīn al-Tūs

Abū Naṣr al-Farābī

Al-Gazālī

DAFTAR ISI

| | |
|---|-------|
| PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI..... | iii |
| HALAMAN PERSETUJUAN..... | iv |
| HALAMAN PENGESAHAN..... | v |
| BUKTI KONSULTASI | vi |
| MOTTO | vii |
| KATA PENGANTAR | viii |
| PEDOMAN TRANSLITERASI..... | xiii |
| DAFTAR ISI..... | xx |
| DAFTAR TABEL..... | xxii |
| DAFTAR GAMBAR | xxii |
| ABSTRAK | xxiii |
| BAB I PENDAHULUAN..... | 1 |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Rumusan Masalah | 8 |
| C. Tujuan Penelitian | 8 |
| D. Manfaat Penelitian | 8 |
| E. Definisi Operasional..... | 10 |
| 1. Dinas Perhubungan Kota Malang | 10 |
| 2. Pengangkutan Penumpang Bus Secara Ilegal | 10 |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA..... | 11 |
| F. Penelitian Terdahulu | 11 |
| G. Kerangka Teori..... | 17 |
| BAB III METODE PENELITIAN..... | 22 |
| A. Jenis Penelitian..... | 22 |
| B. Pendekatan Penelitian | 23 |
| C. Lokasi Penelitian | 26 |
| D. Sumber Data..... | 26 |
| E. Metode Pengumpulan Data | 28 |
| F. Metode Pengolahan Data | 30 |

| | |
|---|-----------|
| G. Sistematika Penulisan | 33 |
| BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN | 36 |
| A. HASIL PENELITIAN..... | 36 |
| 1. Profil Dinas Perhubungan Kota Malang | 36 |
| 2. Hasil Wawancara | 38 |
| 3. Harapan dan Saran dari Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap Pengangkutan Penumpang Bus Secara Ilegal di Luar Kawasan Terminal melalui Upaya Edukasi Kesadaran Hukum..... | 43 |
| B. PEMBAHASAN | 45 |
| 1. Peran Dinas Perhubungan Kota Malang Dalam Mengedukasi Kesadaran Hukum Larangan Pengangkutan Penumpang Bus Secara Ilegal Di Luar Kawasan Terminal | 45 |
| 2. Tinjauan Perspektif <i>Maqāṣid al-Syarī‘ah</i> Terhadap Urgensi Peran Dinas Perhubungan Kota Malang Dalam Mengedukasi Kesadaran Hukum Larangan Pengangkutan Penumpang Bus Secara Ilegal Di Luar Kawasan Terminal | 70 |
| BAB V PENUTUP | 89 |
| A. KESIMPULAN | 89 |
| B. SARAN | 90 |
| DAFTAR PUSTAKA | 94 |
| LAMPIRAN | 97 |
| DAFTAR RIWAYAT HIDUP | 100 |

DAFTAR TABEL

| | |
|------------------------|-----------|
| Tabel 2.1 | 16 |
|------------------------|-----------|

DAFTAR GAMBAR

| | |
|-------------------------|----------|
| Gambar 1.1 | 3 |
|-------------------------|----------|

| | |
|-------------------------|-----------|
| Gambar 2.1 | 37 |
|-------------------------|-----------|

ABSTRAK

Achmad Iqbal Fawaaid Jamil, 220202110186, 2025. Upaya Edukasi Kesadaran Hukum oleh Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap Pengangkutan Penumpang Bus secara Ilegal di Luar Kawasan Terminal Perspektif *Maqashid Syariah*. Skripsi. Jurusan Hukum Ekonomi Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Pembimbing Skripsi: Aditya Prastian Supriyadi, M.H.

Kata Kunci: Edukasi Hukum; Pengangkutan Ilegal; Dinas Perhubungan; Siyarah Syar'iyyah

Transportasi umum memiliki peranan penting dalam mendukung mobilitas masyarakat dan pembangunan sosial-ekonomi. Namun, masih banyak praktik pengangkutan penumpang secara ilegal di luar kawasan terminal resmi, seperti di daerah Pasar Gadang Kota Malang, yang menimbulkan pelanggaran hukum, kemacetan, dan potensi bahaya bagi keselamatan. Dinas Perhubungan Kota Malang berupaya menanggulangi permasalahan ini melalui program edukasi kesadaran hukum kepada para pengemudi dan masyarakat pengguna jasa transportasi.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana peran Dinas Perhubungan Kota Malang dalam mengedukasi masyarakat mengenai larangan pengangkutan penumpang bus secara ilegal serta bagaimana tinjauan *Maqashid Syariah* terhadap urgensi upaya tersebut. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian empiris dengan pendekatan yuridis-sosiologis, menggunakan data primer hasil wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan dan pengemudi bus, serta data sekunder berupa peraturan perundang-undangan dan literatur terkait.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa upaya edukasi kesadaran hukum oleh Dinas Perhubungan Kota Malang telah dilaksanakan melalui kegiatan sosialisasi, pembinaan, dan penertiban di lapangan, namun pelaksanaannya masih belum optimal. Kegiatan edukasi cenderung bersifat formal dan belum menyentuh kesadaran moral masyarakat secara mendalam. Dalam perspektif *Maqāṣid al-Syārī‘ah*, kebijakan ini sudah mengarah pada perlindungan jiwa (*hifz an-nafs*), perlindungan harta (*hifz al-māl*), dan pembinaan akal serta kesadaran hukum (*hifz al-‘aql*), tetapi implementasinya baru mencapai tahap pemahaman konseptual (*maqāṣid taṣawwuriyyah*) dan belum mewujudkan kemaslahatan secara menyeluruh (*maqāṣid tāḥqīqiyyah*). Oleh karena itu, diperlukan peningkatan pembinaan hukum yang lebih berkelanjutan, partisipatif, serta integratif dengan nilai-nilai keagamaan agar tujuan *Maqāṣid al-Syārī‘ah* dalam menciptakan kemaslahatan publik dapat terwujud secara optimal.

ABSTRACT

Achmad Iqbal Fawaaid Jamil, 220202110186, 2025. Legal Awareness Education Efforts by the Department of Transportation of Malang City on Illegal Passenger Transportation Outside the Terminal Area: A Maqashid Syariah Perspective. Thesis. Department of Sharia Economic Law, Faculty of Sharia, Maulana Malik Ibrahim State Islamic University of Malang. Thesis Supervisor: Aditya Prastian Supriyadi, M.H.

Keywords: Legal Education, Illegal Transportation, Department of Transportation Siyasah Syar'iyyah

Public transportation plays an essential role in supporting people's mobility and socio-economic development. However, many illegal passenger transportation practices still occur outside official terminal areas, particularly around the Gadang Market area of Malang City. Such practices violate transportation laws, create traffic congestion, and pose safety risks. The Department of Transportation of Malang City has made efforts to address this issue through legal awareness education programs for drivers and the public.

This study aims to determine the role of the Department of Transportation of Malang City in educating the public about the prohibition of illegal bus passenger transportation and to examine the urgency of these efforts from the perspective of Siyasah Syar'iyyah. The type of research used is empirical with a juridical-sociological approach, utilizing primary data from interviews with Department of Transportation officials and bus drivers, as well as secondary data from relevant regulations and literature.

The results of this study indicate that the legal awareness education efforts conducted by the Department of Transportation of Malang City have been implemented through socialization, guidance, and field supervision activities; however, their execution remains suboptimal. The educational programs tend to be formal and have not deeply reached the community's moral awareness. From the Maqāṣid al-Shari‘ah perspective, these policies already reflect the protection of life (hifz an-nafs), protection of property (hifz al-māl), and the development of intellect and legal consciousness (hifz al-‘aql). Nevertheless, their implementation has only achieved the conceptual understanding stage (maqāṣid taṣawwuriyyah) and has not yet realized comprehensive public benefit (maqāṣid tahqīqiyyah). Therefore, more sustainable, participatory, and integrative legal education rooted in religious and moral values is required to fully realize the goals of Maqāṣid al-Shari‘ah in achieving public welfare.

خلاصة

أحمد إقبال فواید جمیل، ۱۸۶، ۲۰۲۰، ۲۱۱۰، ۲۰۲۵، جهود التوعية القانونية من قبل دائرة النقل في مدينة مالانج تجاه نقل الركاب بالحافلات بطريقة غير قانونية خارج منطقة المخطة من منظور مقاصد الشريعة. رسالة بحث، قسم قانون الاقتصاد الشريعي، كلية الشريعة، جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية مالانج. المشرف على البحث: أديتيا براستيان سوبرادي، م.ه.

الكلمات المفتاحية: التوعية القانونية؛ النقل غير القانوني؛ دائرة النقل؛ السياسة الشرعية

تلعب وسائل النقل العام دوراً مهماً في دعم حركة المجتمع والتنمية الاجتماعية والاقتصادية. ومع ذلك، ما زالت هناك ممارسات كثيرة لنقل الركاب بطرق غير قانونية خارج مناطق المخططات الرسمية، خصوصاً في منطقة بازار غادانج بمدينة مالانج، مما يؤدي إلى مخالفات قانونية واحتلاقات مرورية ومخاطر تحدد سلامة الركاب. لذلك، تبذل دائرة النقل بمدينة مالانج جهوداً لمعالجة هذه المشكلة من خلال برامج التوعية القانونية الموجهة إلى السائقين ومستخدمي خدمات النقل العام.

يهدف هذا البحث إلى معرفة دور دائرة النقل بمدينة مالانج في توعية المجتمع بمخاطر نقل ركاب هذا البحث. الحافلات بطرق غير قانونية، وكذلك إلى دراسة هذه الجهود في ضوء مقاصد الشريعة ذو طابع ميداني (تطبيقي) باستخدام المنهج الوصفي التحليلي القانوني الاجتماعي، معتمداً على البيانات الأولية من المقابلات مع موظفي دائرة النقل وسائقي الحافلات، إضافةً إلى البيانات الثانوية من القوانين والأنظمة والبرامج ذات الصلة.

وتشير نتائج البحث إلى أن جهود دائرة النقل بمدينة مالانج في التوعية القانونية قد تُنفيذت من خلال أنشطة التثقيف والتوجيه والرقابة الميدانية، إلا أن تنفيذها لا يزال غير مثالي. إذ تظل البرامج ذات طابع رسمي ولم تصل بعد إلى عمق الوعي الأخلاقي لدى المجتمع. ومن منظور مقاصد ، (حفظ المال) ، وحماية المال (حفظ النفس) الشريعة، فإن هذه السياسات تعبر عن حماية النفس ، غير أن تطبيقها لم يتجاوز مرحلة الفهم النظري (حفظ العقل) وتنمية العقل والوعي القانوني لذلك، من (المقاصد التحقيقية) ولم يتحقق بعد المصالحة العامة الكاملة (المقاصد التصورية) الضروري تعزيز برامج التوعية القانونية لتكون أكثر استدامةً ومشاركةً وإندماجاً مع القيم الدينية، حتى تتحقق مقاصد الشريعة في إقامة المصالحة العامة بصورة شاملة.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi umum merupakan salah satu elemen penting dalam kehidupan masyarakat yang memiliki peranan strategis dalam menunjang pembangunan ekonomi, sosial, dan budaya. Keberadaannya menjadi sarana utama mobilitas masyarakat untuk bekerja, bersekolah, dan melakukan berbagai aktivitas sehari-hari. Oleh sebab itu, pengelolaan transportasi umum harus dilakukan secara teratur dan sesuai ketentuan hukum demi terciptanya ketertiban, keselamatan, dan kenyamanan lalu lintas jalan sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.¹ Kesadaran hukum merupakan aspek fundamental untuk menciptakan kepatuhan yang berkelanjutan. Menurut Soerjono Soekanto, kesadaran hukum tidak hanya menyangkut pengetahuan terhadap aturan, tetapi juga mencakup sikap, pemahaman, dan perilaku yang sejalan dengan norma hukum.² Tanpa adanya kesadaran hukum, penegakan hukum cenderung bersifat sementara karena hanya didorong rasa takut terhadap sanksi.

Dalam rangka menunjang keamanan, keselamatan, dan kenyamanan transportasi, pemerintah Indonesia telah menetapkan dasar hukum yang tegas

¹ Widayanti, A., dan B. Karunia. *"Permasalahan dan Pengembangan Angkutan Umum di Kota Surabaya."* Jurnal Transportasi 14, no. 1 (2014)

² Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum* (Jakarta: Rajawali Press, 2014), 34.

melalui Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal ini menjadi pijakan substantif yang penting karena mengatur tanggung jawab semua pihak, baik pemerintah maupun masyarakat, dalam mewujudkan sistem transportasi yang berdaya guna dan berhasil. Pasal 126 Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan³ yang menyebutkan bahwa dilarang:

- a. memberhentikan Kendaraan selain di tempat yang telah ditentukan;
- b. mengetem selain di tempat yang telah ditentukan;
- c. menurunkan Penumpang selain di tempat pemberhentian dan/atau di tempat tujuan tanpa alasan yang patut dan mendesak; dan/atau
- d. melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek.

Penyelenggaraan transportasi umum yang teratur dan terkontrol merupakan bagian integral dari sistem hukum lalu lintas di Indonesia. Namun, realitas di lapangan menunjukkan bahwa masih banyak praktik angkutan ilegal oleh bus yang beroperasi di luar terminal resmi, sehingga menimbulkan sejumlah persoalan hukum dan sosial. Fenomena ini menciptakan gangguan lalu lintas, membahayakan keselamatan penumpang, serta mengakibatkan kebocoran pendapatan negara yang seharusnya diperoleh melalui retribusi terminal⁴

Pengemudi angkutan umum kerap menaikkan atau menurunkan penumpang sembarangan tanpa alasan mendesak, sehingga memicu kemacetan lalu lintas,

³ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96).

⁴ R. N. Hayati, "Perizinan Pengelolaan Lahan Parkir Berdasarkan Perda Kota Malang Nomor 4 Tahun 2009 Perspektif Maslahah," *Al-Balad: Journal of Constitutional Law* (2023).

terutama di Jalan Raya Gadang yang merupakan jalur penghubung antar wilayah. Lokasi Terminal Hamid Rusdi yang jauh, fasilitas yang kurang memadai, dan lemahnya pengawasan pemerintah turut mendorong munculnya terminal bayangan, karena penumpang lebih memilih turun di area sekitar Pasar Induk Gadang yang dianggap lebih praktis dan efisien.



Gambar 1.1

Parkir Bus Sembarangan Di Pinggir Jalan Raya Pasar Gadang

Dalam upaya menggambarkan secara nyata fenomena pengangkutan penumpang secara ilegal di luar kawasan terminal resmi, penulis melakukan wawancara langsung dengan salah satu pengemudi bus yang kerap mangkal di kawasan terminal bayangan di daerah Gadang, Kota Malang. Sang sopir, yang enggan disebutkan namanya, mengungkapkan bahwa praktik menaikkan dan menurunkan penumpang di luar terminal resmi sudah berlangsung cukup lama. kebanyakan penumpang justru lebih memilih naik dari pinggir jalan karena menganggap lebih cepat dan praktis." Ia juga menambahkan bahwa pemasukan

harian tidak selalu stabil, sehingga terminal bayangan dianggap sebagai solusi praktis bagi sebagian pengemudi.⁵

Selain itu, wawancara juga dilakukan dengan salah satu warga Kota Malang, yaitu Bapak Mulyadi (35 tahun), seorang pekerja harian yang kerap menggunakan jasa bus antarkota. Ia menyampaikan bahwa ia lebih sering menggunakan Bus di pinggir jalan dekat pasar Gadang karena tidak perlu berjalan jauh ke dalam terminal. "Kalau nunggu di perempatan Pasar sini lebih cepat, Saya kerja juga harus tepat waktu," ujar Mulyadi.⁶

Peran aktif pemerintah melalui lembaga terkait, dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Malang melalui Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 5, menegaskan bahwa pemerintah mempunyai kewenangan dalam hal pembinaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan lalu lintas serta angkutan jalan. Salah satu bentuk implementasi kewenangan tersebut adalah melalui program pembinaan dan edukasi hukum kepada para pengemudi angkutan umum maupun masyarakat pengguna jasa transportasi. Edukasi hukum menjadi langkah strategis dalam meningkatkan kesadaran hukum masyarakat. Dengan adanya pemahaman mengenai aturan lalu lintas dan larangan praktik angkutan ilegal, diharapkan para

⁵ Wawancara dengan AM pengemudi bus antarkota yang beroperasi di kawasan terminal bayangan Gadang, (Kota Malang, 1 Agustus 2025)

⁶ Wawancara dengan Mulyadi, warga Kota Malang, pengguna jasa bus antarkota (Kota Malang, 1 Agustus 2025)

pengemudi bus dan masyarakat tidak lagi melakukan aktivitas pengangkutan penumpang di luar kawasan terminal.⁷

Upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang selama ini lebih banyak bersifat represif yakni himbauan semata, seperti razia atau penindakan hukum langsung. Pendekatan ini memang diperlukan, namun tidak cukup untuk mengatasi akar permasalahan. Salah satu faktor yang menyebabkan masih maraknya pelanggaran adalah rendahnya kesadaran hukum para pengemudi dan sebagian masyarakat pengguna jasa. Rendahnya kesadaran ini terlihat dari kecenderungan pengemudi untuk lebih mempertimbangkan efisiensi waktu dan biaya dibandingkan ketaatan terhadap peraturan.

Dalam konteks hukum Islam, fenomena ini dapat dikaji melalui perspektif *Maqāṣid al-Syarī‘ah*, yaitu tujuan-tujuan dasar dari ditetapkannya hukum Islam yang berorientasi pada kemaslahatan umat manusia. *Maqāṣid al-Syarī‘ah* sebagaimana dijelaskan oleh Imam Al-Ghazālī dan Asy-Syāṭibī mencakup lima tujuan utama (*al-darūriyyāt al-khams*), yaitu: menjaga agama (*hifz ad-dīn*), menjaga jiwa (*hifz an-nafs*), menjaga akal (*hifz al-‘aql*), menjaga harta (*hifz al-māl*), dan menjaga keturunan (*hifz an-nasl*).⁸ Kelima prinsip ini menjadi dasar dalam menilai sejauh mana suatu kebijakan publik sejalan dengan nilai-nilai syariat Islam,

⁷ Pasal 5 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁸ Asy-Syāṭibī, Ibrāhīm ibn Mūsā. *Al-Muwaṣaqāt fī Uṣūl al-Syarī‘ah*, Jilid II. Beirut: Dār al-Ma‘rifah, 1416 H, hlm. 8–10; Al-Ghazālī, Abū Ḥāmid. *Al-Muṣṭafā min ‘Ilm al-Uṣūl*. Kairo: Al-Maktabah al-Tijāriyyah al-Kubrā, t.t., hlm. 174.

karena setiap kebijakan yang membawa kemaslahatan (jalb al-maṣlaḥah) dan mencegah kerusakan (dar' al-mafsadah) dianggap sesuai dengan tujuan syariat.⁹

Pendekatan *Maqāṣid al-Syārī'ah* memberikan kerangka analisis yang lebih komprehensif terhadap kebijakan publik, termasuk dalam bidang transportasi. Melalui perspektif ini, upaya edukasi kesadaran hukum yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dapat dipahami bukan sekadar sebagai penerapan hukum positif, tetapi juga sebagai bentuk perlindungan terhadap kemaslahatan masyarakat. Upaya ini mencerminkan prinsip *hifz an-nafs* (perlindungan terhadap jiwa dan keselamatan publik), *hifz al-māl* (perlindungan terhadap hak ekonomi masyarakat transportasi), dan *hifz al-'aql* (pembinaan kesadaran hukum dan rasionalitas sosial). Dengan demikian, penerapan nilai-nilai *Maqāṣid al-Syārī'ah* dalam kebijakan publik diharapkan dapat memperkuat kesadaran hukum masyarakat sekaligus mewujudkan sistem transportasi yang tertib, aman, dan berkeadilan.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis upaya dinas perhubungan Kota Malang dalam memberikan edukasi kesadaran hukum terhadap pengangkutan penumpang bus secara ilegal di luar terminal serta meninjau praktik tersebut dalam perspektif *Maqashid Syariah* dalam hukum Islam. Praktik menaikkan dan menurunkan penumpang di luar terminal tidak hanya melanggar ketentuan hukum positif, tetapi juga menimbulkan dampak negatif terhadap keselamatan serta ketertiban, tindakan tersebut bertentangan dengan prinsip *Maqashid Syariah* menyatakan bahwa kebijakan pemerintah harus mengutamakan pendidikan dan

⁹ Auda, Jasser. *Maqasid al-Shariah as Philosophy of Islamic Law: A Systems Approach*. London: The International Institute of Islamic Thought (IIIT), 2008, hlm. 21–25.

pembinaan (ta'dib) sebelum melakukan penindakan (iqab) Hal ini sejalan dengan menjadi landasan etis dalam kebijakan publik Islam.

Walaupun telah banyak penelitian yang mengulas persoalan transportasi dan regulasi lalu lintas, kajian yang secara spesifik menyoroti peran Dinas Perhubungan dalam meningkatkan kesadaran hukum terhadap praktik pengangkutan penumpang bus ilegal di luar terminal masih belum ada, terlebih jika ditinjau melalui perspektif *Maqāṣid al-Syārī‘ah*. Pendekatan ini penting karena tidak hanya menilai persoalan dari sisi hukum positif, tetapi juga mengaitkannya dengan prinsip kemaslahatan dan tanggung jawab pemerintah menurut hukum Islam. Dengan demikian, penelitian ini memiliki urgensi akademik sekaligus praktis, yaitu memberikan pemahaman yang lebih komprehensif mengenai peran Dinas Perhubungan Kota Malang dalam membina serta mengedukasi para masyarakat demi terciptanya ketertiban transportasi yang sesuai dengan nilai-nilai syariat dan hukum negara.

Berdasarkan permasalahan-permasalahan tersebut maka penulis tertarik untuk menulis kajian skripsi dengan Judul “Upaya Edukasi Kesadaran Hukum Dari Dinas Perhubungan Kota Malang Terhadap Pengangkutan Penumpang Bus Secara Ilegal Di Luar Kawasan Terminal Perspektif *Maqashid Syariah*“

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana bentuk dan implementasi peran Dinas Perhubungan Kota Malang dalam mengedukasi kesadaran hukum terhadap larangan pengangkutan penumpang bus secara ilegal di luar kawasan terminal?
2. Bagaimana analisis perspektif *Maqāṣid al-Syārī‘ah* terhadap peran Dinas Perhubungan Kota Malang dalam mewujudkan kemaslahatan publik melalui kebijakan edukasi kesadaran hukum larangan pengangkutan bus ilegal di luar kawasan terminal?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk:

1. Untuk menganalisis implementasi peran Dinas Perhubungan Kota Malang dalam memberikan edukasi kesadaran hukum terhadap larangan pengangkutan penumpang bus secara ilegal di luar kawasan terminal.
2. Untuk menganalisis bagaimana pandangan perspektif *Maqashid Syariah* terhadap larangan pengangkutan penumpang bus secara ilegal di luar kawasan terminal dalam menjaga ketertiban masyarakat.

D. Manfaat Penelitian

Dalam melakukan penelitian ini, peneliti berharap semua pihak yang membaca dan terlibat langsung dalam penelitian ini dapat mengambil manfaat sebagaimana berikut:

1. Manfaat Teoritis

- a. Memberikan kontribusi pada pengembangan ilmu hukum, khususnya dalam kajian Hukum Ekonomi Syariah terkait kebijakan transportasi publik dan upaya peningkatan kesadaran hukum masyarakat.
- b. Menambah literatur akademik mengenai penerapan Maqashid Syariah dalam konteks pengelolaan transportasi, sehingga dapat menjadi rujukan bagi penelitian selanjutnya.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi Pemerintah Daerah, (Dinas Perhubungan Kota Malang): menjadi masukan untuk meningkatkan strategi edukasi hukum dan pembinaan terhadap pengemudi serta masyarakat pengguna jasa transportasi agar lebih patuh terhadap peraturan.
- b. Bagi Masyarakat, memberikan pemahaman mengenai pentingnya kesadaran hukum dalam penggunaan transportasi umum, sehingga masyarakat dapat berperan aktif dalam mendukung terciptanya ketertiban lalu lintas.
- c. Bagi Akademisi dan Mahasiswa, menjadi bahan referensi untuk penelitian lebih lanjut terkait penegakan hukum dan pendidikan hukum masyarakat dalam bidang transportasi publik.
- d. Bagi Praktisi Hukum, dapat dijadikan sebagai landasan analisis dalam menyusun kebijakan atau rekomendasi terkait permasalahan transportasi ilegal dan pengawasan lalu lintas.

E. Definisi Operasional

1. Dinas Perhubungan Kota Malang

Dinas Perhubungan adalah unsur pelaksana otonomi daerah di bidang perhubungan yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada kepala daerah melalui sekretaris daerah. Secara operasional, Dinas Perhubungan memiliki tugas pokok untuk merumuskan, menyelenggarakan, membina, dan mengevaluasi kebijakan daerah di sektor perhubungan darat, laut, dan udara.

2. Pengangkutan Penumpang Bus Secara Ilegal

Istilah ini mengacu pada kegiatan pengangkutan penumpang menggunakan bus dengan cara menaikkan atau menurunkan penumpang di luar kawasan terminal resmi yang telah ditentukan pemerintah. Wujud dari praktik ilegal ini di lapangan seringkali berupa terciptanya "terminal bayangan", yakni titik-titik lokasi di pinggir jalan, depan garasi (pool) bus, atau area publik lainnya yang difungsikan sebagai tempat menunggu, menaikkan, dan menurunkan penumpang secara tidak resmi.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

F. Penelitian Terdahulu

Penelitian ini bukan merupakan penelitian yang baru melainkan sudah ada penelitian sebelumnya. Walaupun sudah ada beberapa penelitian yang meneliti namun penelitian ini dengan penelitian yang sebelumnya memiliki fokus pembahasan dan objek yang berbeda, seperti halnya beberapa penelitian sebagai berikut:

Penelitian yang dilakukan oleh Aditya Fausta Nugroho berjudul “Eksistensi Terminal Bayangan Pondok Pinang, Kota Jakarta Selatan menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan teknik observasi lapangan dan wawancara terhadap pengguna serta pihak terkait. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keberadaan terminal bayangan Pondok Pinang muncul karena faktor lokasi yang strategis, kemudahan akses bagi penumpang, serta keterbatasan fungsi terminal resmi. Meskipun keberadaannya dianggap ilegal, namun terminal bayangan tersebut tetap eksis karena adanya permintaan dari masyarakat dan lemahnya pengawasan dari instansi terkait.¹⁰

Persamaan dengan penelitian ini adalah sama-sama membahas fenomena terminal bayangan sebagai bagian dari persoalan transportasi perkotaan. Perbedaannya, penelitian Aditya hanya menitikberatkan pada eksistensi terminal

¹⁰ Aditya Fausta Nugroho, *Eksistensi Terminal Bayangan Pondok Pinang, Kota Jakarta Selatan* (UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, 2021), hlm. 58–60.

bayangan dan faktor penyebab keberlangsungannya, sedangkan penelitian ini lebih difokuskan pada peran Dinas Perhubungan Kota Malang dalam memberikan edukasi kesadaran hukum terhadap praktik pengangkutan bus ilegal di luar terminal dengan analisis perspektif *Maqāṣid al-Syari‘ah*.

Penelitian yang dilakukan oleh Intan Mei Puspita Sari dengan judul “Persepsi Penumpang terhadap Fasilitas Pelayanan di Terminal Daya, Kota Makassar” (Universitas Hasanuddin, 2022) menggunakan metode penelitian kuantitatif deskriptif melalui penyebaran kuesioner kepada pengguna terminal Daya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa mayoritas penumpang menilai fasilitas terminal belum optimal, terutama dari aspek kenyamanan ruang tunggu, kebersihan, dan aksesibilitas. Kondisi tersebut berpengaruh pada rendahnya minat masyarakat menggunakan terminal resmi dan mendorong sebagian penumpang beralih ke titik pemberhentian alternatif yang kerap berfungsi sebagai terminal bayangan.¹¹

Persamaan dengan penelitian ini adalah sama-sama membahas persoalan pelayanan terminal dan kaitannya dengan perilaku penumpang. Perbedaannya, penelitian Intan lebih menekankan aspek persepsi pengguna terhadap fasilitas, sementara penelitian ini fokus pada upaya edukasi kesadaran hukum oleh Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap praktik pengangkutan penumpang bus secara ilegal di luar terminal, yang kemudian dianalisis dalam perspektif *Maqāṣid al-Syari‘ah*

¹¹ Intan Mei Puspita Sari, *Persepsi Penumpang terhadap Fasilitas Pelayanan di Terminal Daya, Kota Makassar* (Skripsi S1, Universitas Hasanuddin, 2022), hlm. 45–46.

Penelitian oleh Davarianda Nurvriandi berjudul “Kondisi Sosial dan Anomie Transportasi Bus Umum (Studi di Terminal Bayangan Terboyo, Kota Semarang)” (UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, 2023) menggunakan metode kualitatif deskriptif melalui wawancara mendalam, observasi lapangan, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keberadaan terminal bayangan Terboyo menimbulkan dampak sosial yang signifikan, seperti meningkatnya ketidakdisiplinan pengemudi, penurunan pendapatan terminal resmi, serta munculnya kondisi anomie dalam masyarakat pengguna jasa transportasi. Faktor-faktor yang memengaruhi antara lain lemahnya penegakan hukum, kebutuhan ekonomi pengemudi, dan rendahnya kesadaran hukum penumpang.¹²

Persamaan dengan penelitian ini adalah sama-sama membahas praktik terminal bayangan dan konsekuensi yang ditimbulkan bagi masyarakat serta tata kelola transportasi. Perbedaannya, penelitian Davarianda lebih menitikberatkan pada aspek sosial dan teori anomie, sedangkan penelitian ini berfokus pada upaya edukasi kesadaran hukum oleh Dinas Perhubungan Kota Malang yang kemudian dianalisis dengan perspektif *Maqāṣid al-Syarī‘ah*.

Penelitian yang dilakukan di Universitas Gadjah Mada dengan judul “Analisis Kemunculan Terminal Bus Bayangan dengan Trayek” (Tesis, 2021) menggunakan metode yuridis-empiris dengan mengombinasikan analisis regulasi transportasi dan data lapangan di wilayah operasi bus. Hasil penelitian menjelaskan bahwa terminal

¹² Davarianda Nurvriandi, *Kondisi Sosial dan Anomie Transportasi Bus Umum (Studi di Terminal Bayangan Terboyo, Kota Semarang)* (Skripsi S1, UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, 2023), hlm. 67–70.

bayangan muncul karena adanya kesenjangan antara kebijakan perhubungan yang berlaku dengan kebutuhan riil penumpang dan pengemudi. Faktor pendorongnya meliputi minimnya fasilitas terminal resmi, lemahnya fungsi pengawasan aparat, serta adanya preferensi masyarakat untuk menggunakan titik pemberangkatan alternatif yang dianggap lebih praktis. Penelitian ini juga menegaskan bahwa terminal bayangan menimbulkan kerugian pada aspek hukum, ekonomi, dan tata kelola transportasi.¹³

Persamaan dengan penelitian ini adalah sama-sama membahas fenomena terminal bayangan dan problematika regulasi yang mengiringinya. Perbedaannya, penelitian UGM ini lebih menitikberatkan pada faktor kebijakan transportasi dan analisis regulasi, sedangkan penelitian ini berfokus pada peran Dinas Perhubungan Kota Malang dalam memberikan edukasi kesadaran hukum terhadap pengangkutan bus ilegal di luar terminal, dengan analisis yang diperkuat melalui perspektif *Maqāṣid al-Syarī‘ah*

Penelitian oleh Ifan Fajar Ahmad berjudul “Pengawasan Dinas Perhubungan dalam Penertiban Angkutan Bus” (UIN Maulana Malik Ibrahim Malang, 2024) menggunakan metode yuridis-empiris dengan teknik wawancara, observasi, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peran Dinas Perhubungan dalam penertiban angkutan bus ilegal sudah dilaksanakan melalui razia rutin dan koordinasi dengan aparat kepolisian. Namun, pelaksanaannya belum sepenuhnya efektif karena terkendala keterbatasan sumber daya manusia, minimnya anggaran,

¹³ *Analisis Kemunculan Terminal Bus Bayangan dengan Trayek* (Tesis, Universitas Gadjah Mada, 2021), hlm. 72–75.

serta masih rendahnya kesadaran hukum pengemudi dan masyarakat pengguna jasa transportasi. Penelitian ini menyarankan perlunya peningkatan strategi pembinaan dan sosialisasi hukum agar kepatuhan dapat tumbuh dari kesadaran, bukan semata-mata karena adanya sanksi.¹⁴

Persamaan dengan penelitian ini adalah sama-sama meneliti peran Dinas Perhubungan dalam menangani praktik angkutan ilegal. Perbedaannya, penelitian Ifan lebih menitikberatkan pada aspek pengawasan dan penertiban, sedangkan penelitian ini difokuskan pada upaya edukasi kesadaran hukum oleh Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap praktik pengangkutan penumpang bus ilegal di luar terminal, dengan analisis menggunakan perspektif Siyasah Syar'iyyah.

¹⁴ Ifan Fajar Ahmad Ahmad Rafif, *Pengawasan Dinas Perhubungan dalam Penertiban Angkutan Bus* (Skripsi S1, UIN Maulana Malik Ibrahim Malang, 2024), hlm. 55–57.

Tabel 2.1
Penelitian Terdahulu

| No | Nama Peneliti | Judul Penelitian | Persamaan | Perbedaan |
|----|------------------------|---|--|--|
| 1. | Aditya Fausta Nugroho | Eksistensi Terminal Bayangan Pondok Pinang, Kota Jakarta Selatan | Sama-sama membahas fenomena terminal bayangan. | Fokus pada eksistensi terminal bayangan; tidak membahas peran edukasi hukum maupun perspektif Maqāṣid al-Syarī‘ah. |
| 2. | Intan Mei Puspita Sari | Persepsi Penumpang terhadap Fasilitas Pelayanan di Terminal Daya, Kota Makassar | Sama-sama menyoroti kaitan fasilitas terminal dengan perilaku penumpang. | Fokus pada persepsi fasilitas; tidak membahas edukasi kesadaran hukum oleh Dinas Perhubungan maupun analisis syariah. |
| 3. | Davarian da Nurvriandi | Kondisi Sosial dan Anomie Transportasi Bus Umum (Studi di Terminal Bayangan Terboyo, Kota Semarang) | Sama-sama membahas dampak terminal bayangan terhadap tata kelola transportasi. | Lebih menitikberatkan pada aspek sosial & teori anomie; tidak meneliti peran edukasi hukum oleh Dinas Perhubungan atau perspektif Maqāṣid al-Syarī‘ah. |
| 4. | muhammad ihsan | Analisis Kemunculan Terminal Bus Bayangan | Sama-sama membahas problem terminal bayangan dari sisi hukum & kebijakan. | Fokus pada aspek regulasi & kebijakan; tidak menekankan peran edukasi hukum; tidak menggunakan |

| | | dengan Trayek | | perspektif Maqāṣid al-Syarī‘ah |
|----|------------------------|--|---|---|
| 5. | Ifan Fajar Ahmad | Pengawas an Dinas Perhubung an dalam Penertiban Angkutan Bus | Fokus pada aspek pengawasan/penertib an; belum meneliti efektivitas edukasi kesadaran hukum dan belum menggunakan perspektif Siyasah Syar’iyah. | Fokus pada aspek pengawasan/penerti ban belum meneliti efektivitas edukasi kesadaran hukum dan belum menggunakan perspektif Maqāṣid al-Syarī‘ah |

G. Kerangka Teori

1. Teori Kesadaran Hukum

a) Pengertian Kesadaran Hukum

Kesadaran hukum pada dasarnya merupakan bagian dari kesadaran manusia mengenai aturan, nilai, dan fungsi hukum dalam kehidupan bermasyarakat. Menurut Soerjono Soekanto, istilah kesadaran mengandung arti adanya interdependensi mental dan orientasi pada “aku” maupun “kami” dalam kehidupan sosial.¹⁵

Paul Scholten mendefinisikan kesadaran hukum sebagai bagian dari kehidupan batin manusia yang memungkinkan seseorang membedakan antara adil dan tidak adil, benar dan salah, meskipun tanpa berlandaskan aturan hukum positif. Dengan demikian, kesadaran hukum bukan sekadar

¹⁵ Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, (Jakarta: Rajawali, 1982), hlm. 150-151.

pengakuan atas norma formal, tetapi juga mencakup nilai-nilai yang hidup dalam masyarakat.

Sejalan dengan pandangan tersebut, Soerjono Soekanto menegaskan bahwa kesadaran hukum merupakan nilai-nilai dalam diri manusia tentang hukum yang berlaku atau hukum yang seharusnya berlaku. Penekanannya bukan pada penilaian kasus konkret, melainkan pada fungsi hukum sebagai instrumen ketertiban dan ketentraman sosial.

b) Indikator Kesadaran Hukum

Kesadaran hukum dapat diukur melalui indikator-indikator tertentu. Kutschinsky dalam Soerjono Soekanto menyebutkan empat indikator utama, yaitu:

- 1) Pengetahuan hukum (*law awareness*). Tingkat paling dasar, yaitu masyarakat mengetahui adanya suatu aturan hukum.
- 2) Pemahaman hukum (*law acquaintance*). Masyarakat tidak hanya tahu, tetapi juga memahami substansi hukum.
- 3) Sikap hukum (*legal attitude*). Orientasi positif atau negatif masyarakat terhadap hukum.
- 4) Perilaku hukum (*legal behavior*). Tingkat tertinggi, yakni masyarakat bertindak sesuai dengan hukum.

Teori kesadaran hukum memiliki keterkaitan langsung dengan fokus penelitian ini. Dalam konteks upaya edukasi oleh Dinas Perhubungan Kota Malang, kesadaran hukum masyarakat khususnya para pengemudi bus dan

pengguna jasa transportasi menjadi salah satu faktor penentu keberhasilan kebijakan larangan pengangkutan penumpang di luar kawasan terminal. Apabila masyarakat hanya mengetahui aturan tanpa memahami substansi dan tujuan hukumnya, maka kepatuhan yang lahir cenderung semu atau sekadar karena takut terhadap sanksi. Namun, bila kesadaran hukum telah tumbuh hingga tahap pemahaman, penghargaan, dan perilaku hukum, maka aturan mengenai pengangkutan penumpang akan dijalankan dengan sukarela karena dipandang selaras dengan nilai ketertiban, keamanan, dan keadilan sosial.

2. Teori *Maqashid Syariah*

1) Pengertian *Maqāṣid al-Syari‘ah*

Secara etimologis, kata *maqāṣid* berasal dari kata *qaṣada yaqṣidu maqṣidan* yang berarti “tujuan” atau “arah yang dituju”. Adapun *al-syari‘ah* berarti jalan yang mengantarkan manusia kepada sumber kehidupan, yaitu petunjuk Allah SWT.¹⁶ Dengan demikian, *Maqāṣid al-Syari‘ah* secara terminologis dapat diartikan sebagai tujuan-tujuan yang hendak dicapai oleh syariat Islam dalam penetapan hukum-hukumnya demi kemaslahatan manusia di dunia dan akhirat.

Menurut Imam Al-Ghazālī, tujuan syariat adalah menjaga lima perkara pokok yang disebut *al-ḍarūriyyāt al-khams*, yaitu menjaga agama (ḥifẓ ad-dīn), jiwa (ḥifẓ an-nafs), akal (ḥifẓ al-‘aql), keturunan (ḥifẓ an-nasl), dan

¹⁶ Al-Rāghib al-Asfahānī, *Mufradāt Alfāz al-Qur’ān*, Beirut: Dār al-Ma‘rifah, 2005, hlm. 382.

harta (hifz al-māl).¹⁷ Ia menegaskan bahwa setiap hukum Islam yang bertujuan menjaga lima prinsip ini adalah bagian dari kemaslahatan, sedangkan setiap yang bertentangan dengannya merupakan kemafsadatan yang harus dihindari.

2) Klasifikasi *Maqāṣid al-Syarī‘ah*

Para ulama membagi *maqāṣid* menjadi tiga tingkatan kebutuhan manusia¹⁸:

- a) Al-Ḍarūriyyāt (kebutuhan primer): segala sesuatu yang menjadi dasar kelangsungan hidup manusia dan agama. Tanpanya, kehidupan akan rusak dan tidak stabil. Termasuk di dalamnya lima perlindungan pokok (al-ḍarūriyyāt al-khams).
- b) Al-Ḥājiyyāt (kebutuhan sekunder): hal-hal yang dibutuhkan untuk menghilangkan kesulitan dan memberikan keringanan bagi manusia dalam menjalankan kewajiban syariat.¹
- c) At-Taḥṣīniyyāt (kebutuhan tersier): hal-hal yang menyempurnakan dan memperindah tatanan hidup, baik dalam moral, etika, maupun adat.

¹⁷ Al-Ghazālī, Abū Ḥāmid. *Al-Muṣtaṣfā min ‘Ilm al-Uṣūl*. Kairo: Al-Maktabah al-Tijāriyyah al-Kubrā, t.t., hlm. 174.

¹⁸ Al-Raysūnī, Ahmād. *Nazariyyah al-Maqāṣid ‘inda al-Imām al-Syātibī*. Rabat: Dār al-‘Ālamiyah li al-Kitāb al-Islāmī, 2014, hlm. 181.

Klasifikasi ini menunjukkan bahwa *maqāṣid* tidak hanya mencakup aspek ibadah, tetapi juga aspek sosial, ekonomi, pendidikan, dan kebijakan publik yang menyangkut kemaslahatan manusia secara luas.

Dalam konteks kebijakan publik modern, termasuk kebijakan di bidang transportasi dan edukasi kesadaran hukum, teori *Maqāṣid al-Syarī‘ah* memiliki relevansi yang sangat kuat. Tujuan utama dari edukasi hukum adalah membentuk masyarakat yang sadar akan pentingnya menaati aturan demi terciptanya keselamatan, ketertiban, dan kesejahteraan bersama. Tujuan tersebut sejalan dengan *maqāṣid*, khususnya *hifz an-nafs* (menjaga jiwa), *hifz al-‘aql* (menjaga kesadaran dan rasionalitas hukum), dan *hifz al-māl* (menjaga hak ekonomi masyarakat)

Dari paparan di atas dapat disimpulkan bahwa teori *Maqāṣid al-Syarī‘ah* memberikan fondasi filosofis bagi penetapan hukum Islam dan analisis kebijakan publik. Dengan memahami *maqāṣid*, pelaksanaan hukum tidak hanya diukur dari kepatuhan formal terhadap peraturan, tetapi juga dari sejauh mana hukum tersebut mampu mewujudkan kemaslahatan masyarakat dan mencegah kerusakan. Oleh sebab itu, pendekatan *maqāṣid* sangat relevan digunakan dalam menilai kebijakan edukasi kesadaran hukum oleh pemerintah, agar setiap kebijakan senantiasa berpihak pada nilai keadilan, keselamatan, dan kemanusiaan sesuai tujuan syariat.

BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan kegunaan tertentu.¹⁹ Metode penelitian membicarakan mengenai tata cara pelaksanaan penelitian, serta strategi penelitian yang digunakan. Menurut Sugiyono metode penelitian adalah cara-cara ilmiah untuk mendapatkan data yang valid, dengan tujuan dapat ditemukan, dikembangkan, dan dibuktikan suatu pengetahuan tertentu sehingga pada gilirannya dapat digunakan untuk memahami, memecahkan, dan mengantisipasi masalah.²⁰ Oleh karena itu, diperlukan suatu metode penelitian untuk mengolaborasi dan menganalisis permasalahan tersebut, sebagai berikut:

A. Jenis Penelitian

Berdasarkan judul penelitian dan rumusan masalah diatas, jenis penelitian ini menggunakan Yuridis Empiris. Penelitian yuridis empiris fadalah penelitian hukum yang mengkaji ketentuan hukum yang berlaku serta apa yang terjadi dalam kenyataan di masyarakat atau penelitian yang dilakukan terhadap keadaan sebenarnya yang terjadi di masyarakat, dengan maksud menemukan fakta-fakta yang dijadikan data penelitian yang kemudian data tersebut

¹⁹ Sugiyono, Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D (Bandung: Alfabeta, 2008), 2.

²⁰ Jonaedi Efendi dan Prasetyo Rijadi, *Metode Penelitian Hukum Subtantif dan Empiris* (Jakarta: Prenada Media, 2022),

dianalisis untuk mengidentifikasi masalah yang pada akhirnya menuju pada penyelesaian masalah.²¹

Dalam penulisan penelitian skripsi ini, permasalahan yang diangkat adalah tentang maraknya angkutan umum yang kerap menaikkan atau menurunkan penumpang sembarangan tanpa alasan mendesak, sehingga memicu kemacetan lalu lintas, terutama di Jalan Raya Gadang yang merupakan jalur penghubung antar wilayah. Lokasi Terminal Hamid Rusdi yang jauh, fasilitas yang tidak memadai, dan lemahnya pengawasan pemerintah turut mendorong munculnya terminal bayangan, karena penumpang lebih memilih turun di area sekitar Pasar Induk Gadang yang dianggap lebih praktis dan efisien.

Dalam menganalisis permasalahan diatas, penulis menggunakan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 5, menegaskan bahwa pemerintah mempunyai kewenangan dalam hal pembinaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan lalu lintas serta angkutan jalan.

B. Pendekatan Penelitian

a. Pendekatan Sosiologis

Pendekatan sosiologis hukum merupakan metode yang menempatkan hukum dalam kerangka sosial, yakni melihat bagaimana hukum berlaku, dipatuhi, dan direspon oleh masyarakat dalam praktik sehari-hari. Menurut

²¹ Kornelius Benuf and Muhamad Azhar, “*Metodologi Penelitian Hukum sebagai Instrumen Mengurai Permasalahan Hukum Kontemporer*,” *Gema Keadilan* 7, no. 1 (April 1, 2020): 27,

Satjipto Rahardjo, hukum tidak boleh dipahami hanya sebagai teks substantif, tetapi juga sebagai perilaku sosial yang hidup di tengah masyarakat.²² Dengan demikian, pendekatan ini digunakan untuk menganalisis interaksi antara norma hukum yang melarang pengangkutan penumpang bus secara ilegal di luar terminal dengan kenyataan sosial yang terjadi di Kota Malang.

Relevansi pendekatan sosiologis hukum dengan penelitian ini terletak pada kemampuannya menjelaskan mengapa fenomena terminal bayangan tetap eksis meskipun dilarang oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Rendahnya kesadaran hukum, faktor ekonomi pengemudi, serta pengalaman penumpang merupakan realitas sosial yang memengaruhi tingkat kepatuhan hukum. Dengan pendekatan ini, peran Dinas Perhubungan Kota Malang dapat dipahami bukan hanya sebagai penegak aturan, tetapi juga sebagai agen sosial yang bertugas mengedukasi masyarakat agar kepatuhan hukum tumbuh dari kesadaran, bukan semata rasa takut pada sanksi.²³

b. Pendekatan Hukum

Pendekatan hukum atau pendekatan substantif merupakan metode penelitian yang berfokus pada peraturan perundang-undangan, asas, serta norma hukum yang berlaku. Menurut Soerjono Soekanto, penelitian hukum substantif menempatkan hukum sebagai kaidah tertulis yang mengikat dan

²² Soekanto, *Kesadaran Hukum*, 159.

²³ Zainuddin Ali, *Sosiologi Hukum* (Jakarta: Sinar Grafika, 2007), 66.

menjadi acuan perilaku dalam masyarakat. Pendekatan ini digunakan untuk menelaah sejauh mana aturan mengenai pengangkutan penumpang telah diatur secara jelas dalam sistem hukum Indonesia.

Dalam konteks penelitian ini, pendekatan hukum relevan karena praktik pengangkutan penumpang bus secara ilegal di luar kawasan terminal bertentangan dengan Pasal 126 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas. Dengan menggunakan pendekatan hukum, peneliti dapat menilai posisi kebijakan Dinas Perhubungan Kota Malang sebagai bentuk implementasi norma hukum positif yang berlaku.

c. Pendekatan Konseptual

Pendekatan konseptual (conceptual approach) adalah pendekatan penelitian hukum yang bertitik tolak dari konsep-konsep hukum, doktrin, dan teori yang berkembang dalam literatur ilmiah.

Dalam penelitian ini, pendekatan konseptual digunakan untuk menelaah praktik edukasi kesadaran hukum oleh Dinas Perhubungan melalui kerangka teori kesadaran hukum dan Siyasah Syar’iyyah. Dengan cara ini, upaya pemerintah daerah dipahami tidak sekadar dalam batasan yuridis formal, tetapi juga dalam dimensi filosofis dan substantif. Relevansinya adalah bahwa kebijakan edukasi Dinas Perhubungan Kota Malang selaras dengan Teori kesadaran hukum dan Perspektif Siyasah Syariyyah²⁴.

²⁴ Zainuddin Ali, *Sosiologi Hukum*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2007), hlm. 66.

C. Lokasi Penelitian

Peneliti memilih lokasi penelitian di Pasar gadang yang beralamat di Jl. Ps. Gadang, Gadang, Kec. Sukun, Kota Malang Jawa Timur 65135 Indonesia.

Alasan peneliti memilih lokasi penelitian ini karena maraknya praktik menaikkan dan menurunkan penumpang secara ilegal yang menjadi objek kajian penelitian .

Dan Peneliti memilih lokasi penelitian di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang Jl. Raden Intan No.1, Polowijen, Kec. Blimbingsari, Kota Malang, Jawa Timur 65126

Alasan peneliti memilih lokasi penelitian ini karena Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang menjadi tempat dilakukanya wawancara yang menjadi objek kajian penelitian .

D. Sumber Data

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan data berdasarkan sumbernya yaitu primer dan sekunder.

a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari lapangan melalui wawancara, observasi, atau dokumentasi terhadap pihak-pihak yang terkait dengan objek penelitian²⁵. Dalam konteks penelitian ini, data primer dapat

²⁵ Lexy J. Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2019), hlm. 157.

berupa hasil observasi, dokumentasi dan wawancara dengan pejabat Dinas Perhubungan Kota Malang, pengemudi bus, maupun masyarakat pengguna jasa transportasi.

Peran data primer dalam analisis adalah memberikan gambaran nyata mengenai pelaksanaan kebijakan edukasi kesadaran hukum, faktor-faktor yang memengaruhi kepatuhan atau pelanggaran, serta respon masyarakat terhadap larangan pengangkutan penumpang di luar terminal. Data ini penting untuk mengukur sejauh mana teori kesadaran hukum dan prinsip Maqashid Syariah dapat dipraktikkan di lapangan.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari studi kepustakaan, yaitu berupa peraturan perundang-undangan, fatwa, buku, jurnal, hasil penelitian sebelumnya, serta dokumen resmi lain yang relevan. Dalam penelitian ini, data sekunder meliputi Undang-Undang Pasal 5 dan 126 Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, literatur tentang kesadaran hukum, dan teori Siyasah Syar'iyyah.

Peran data sekunder dalam analisis adalah memberikan landasan teoretis dan yuridis untuk memahami dan menafsirkan temuan lapangan. Data sekunder membantu menilai apakah kebijakan Dinas Perhubungan telah sesuai dengan aturan hukum positif, sekaligus memperkuat analisis dengan menggunakan teori hukum dan Maqashid Syariah sebagai kerangka akademik.

E. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan peneliti untuk menyusuan penelitian ini adalah observasi, wawancara dan dokumentasi.

a. Observasi

Observasi adalah kegiatan peninjauan awal yang dilakukan di lokasi penelitian dengan pencatatan, pemotretan, dan perekam tentang situasi dan kondisi serta peristiwa hukum yang terjadi.²⁶

Dalam penelitian ini peneliti rencana penggunaanya adalah dengan melakukan observasi pra penelitian dan observasi penelitian. Observasi dilakukan dengan mengamati langsung objek penelitian dan hal-hal yang berkaitan dengan Terminal Bayangan serta Peneliti langsung datang ke tempat penelitian untuk melihat, mencatat, mengambil foto dan video beberapa fasilitas yang ada lokasi tersebut.

b. Wawancara

Wawancara adalah metode pengumpulan data di mana peneliti melakukan percakapan secara langsung dengan responden untuk mendapatkan informasi yang relevan dengan topik penelitian.²⁷

Rencana penggunaanya wawancara digunakan untuk menggali informasi mengenai strategi edukasi hukum yang dilakukan Dinas Perhubungan, kendala

²⁶ Suyanto, *Metode Penelitian Hukum Pengantar Penelitian Subtantif, Empiris dan Gabungan* (Gresik: Unigres Press, 2023),

²⁷ Cholid Narbuko dan Abu Achmadi, *Metodologi Penelitian* (Jakarta: Bumi Aksara, 2001), 81.

yang dihadapi, serta persepsi masyarakat terhadap larangan pengangkutan di luar terminal. Data ini membantu memahami sejauh mana kesadaran hukum masyarakat terbentuk.

c. Dokumentasi

Dokumentasi adalah metode pengumpulan data yang melibatkan pencarian, pengumpulan, dan analisis berbagai jenis dokumen yang relevan dengan topik penelitian. Data dari dokumentasi ini diperoleh dari tempat penelitian, meliputi foto-foto, rekaman audio atau video, arsip, laporan, dan artikel. Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk gambar, tulisan, atau karya-karya dari seseorang. Dokumen yang berbentuk tulisan misalnya catatan harian, cerita, biografi, dan kebijakan. Dokumen yang berbentuk gambar misalnya foto.²⁸

Rencana penggunaanya nantinya dokumentasi dipakai untuk mendukung dan memverifikasi data primer, sekaligus memberikan dasar hukum serta kerangka teoretis dalam analisis penelitian. Dengan dokumentasi, peneliti dapat memastikan bahwa data lapangan sesuai dengan ketentuan hukum dan teori yang ada.

²⁸ Sudaryono, Metode Penelitian Pendidikan (Jakarta: Kencana, 2016).

F. Metode Pengolahan Data

Pengolahan data dalam penelitian ini menggunakan analisis deskriptif kualitatif. Analisis deskriptif kualitatif adalah teknik yang digunakan untuk mengumpulkan, mengolah, menganalisis, serta menyajikan data secara deskriptif.²⁹ Analisis deskriptif kualitatif bertujuan untuk menggambarkan atau mendeskripsikan fenomena, peristiwa, atau situasi secara rinci dan sistematis. Adapun tahap-tahap dalam pengolahan data dalam penelitian ini ialah:

a. Pemeriksaan Data (*Editing*)

Tahap pemeriksaan data (editing) dalam pengolahan data penelitian empiris merupakan proses penting untuk memastikan bahwa data yang dikumpulkan siap untuk dianalisis lebih lanjut. Pengeditan melibatkan pemeriksaan dan koreksi data untuk memastikan data tersebut akurat, konsisten, dan siap digunakan. Langkah-langkah dan teknik yang umum dilakukan dalam tahap pemeriksaan data adalah pemeriksaan kesalahan data, pemeriksaan keakuratan dan konsistensi, validasi dan konsistensi data, serta pembuatan dan penyimpanan data secara cermat.

Rencana penggunaanya yakni peneliti akan memeriksa seluruh data yang diperoleh agar tidak ada data yang terlewat atau salah tulis sebelum dianalisis lebih lanjut.

b. Klasifikasi (*Classifying*)

²⁹ Dita Kurniasari, “Ragam Teknik Analisis Data Deskriptif Kualitatif vs Kuantitatif,” *Dqlab*, 28 September 2022, diakses 5 September 2024,

Tahap klasifikasi pada pengolahan data adalah proses pengelompokan data ke dalam kategori atau kelas tertentu untuk memudahkan analisis dan interpretasi. Klasifikasi membantu peneliti mengatur data yang kompleks ke dalam format yang lebih terstruktur dan mudah dikelola. Berikut langkah-langkah yang dilakukan dalam tahap klasifikasi ialah identifikasi kategori atau kelas, pengelompokan data, dan analisis klasifikasi.

Nantinya data akan dikelompokkan menjadi beberapa tema, misalnya (a) praktik terminal bayangan, (b) bentuk edukasi kesadaran hukum oleh Dinas Perhubungan, (c) respon masyarakat, dan (d) kesesuaian dengan teori Maqāṣid al-Syarī‘ah.

c. Verifikasi (*Verifying*)

Tahap verifikasi dalam pengolahan data adalah proses pengecekan keakuratan, konsistensi, dan keabsahan data yang dikumpulkan. Tujuan utama verifikasi adalah untuk memastikan bahwa data yang digunakan dalam analisis benar-benar mencerminkan kenyataan dan dapat diandalkan.

Dalam penelitian ini penulis memverifikasi hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan akan diverifikasi dengan dokumen resmi Dinas Perhubungan, berita media, serta observasi lapangan, untuk memastikan kesesuaian fakta.

d. Analisis Data (*Analysing*)

Tahap analisis data dalam pengolahan data adalah proses mengevaluasi dan menafsirkan data yang dikumpulkan, diklasifikasi, dan diperiksa untuk menarik kesimpulan dan menjawab pertanyaan penelitian. Langkah ini sangat penting karena hasil analisis menentukan hasil dari penelitian terhadap pengetahuan dan praktik di bidang yang diteliti. Berikut langkah-langkah yang biasa digunakan pada tahap analisis data yaitu menyiapkan data untuk dianalisis, analisis data tersebut secara kualitatif, dan menyajikan data.

peneliti akan menganalisis data lapangan menggunakan teori kesadaran hukum dan teori Maqāṣid al-Syarī‘ah, sehingga terlihat hubungan antara edukasi hukum Dinas Perhubungan dengan tingkat kepatuhan masyarakat serta legitimasi syar’i kebijakan tersebut.

e. Kesimpulan (*Concluding*)

Kesimpulan disini merupakan tahap terahir dalam proses pengolahan data. Kesimpulan disini merupakan ringkasan dari seluruh data yang telah diperoleh. Kesimpulan disini akan menjadi sebuah data yang valid terkait dengan objek penelitian yang diteliti.

Pada tahap ini peneliti akan memberikan kesimpulan akan ditarik berdasarkan sintesis antara data primer (lapangan) dengan data sekunder (literatur dan peraturan hukum), lalu dihubungkan dengan kerangka teori agar penelitian menghasilkan temuan yang utuh dan sistematis.

G. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan penelitian dengan judul Upaya Edukasi Kesadaran Hukum Oleh Dinas Perhubungan Kota Malang Terhadap Pengangkutan Penumpang Bus Secara Ilegal Di Luar Kawasan Terminal Perspektif Maqashid Syariah adalah sebagai berikut:

Bab I: Pendahuluan

Bab I dalam penelitian ini adalah pendahuluan. Didalam pendahuluan terdapat beberapa poin penjelasan yaitu latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian dan manfaat penelitian. Latar belakang masalah disini akan menjelaskan secara umum gambaran dari permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini. Rumusan masalah dalam penelitian ini berjumlah dua. Tujuan penelitian disini akan mengikuti berapa jumlah dari rumusan masalah. Dan manfaat dari penelitian ini juga ada dua yaitu manfaat bagi penulis dan pembaca.

Bab II: Tinjauan Pustaka

Bab II dalam penelitian ini adalah Tinjauan Pustaka. Tinjauan pustaka berisi ulasan dan analisis kritis terhadap literatur atau sumber-sumber yang relevan dengan topik penelitian. Didalam tinjauan pustaka akan membahas tentang kajian teori dan penelitian terdahulu.

Bab III: Metode Penelitian

Bab III dalam penelitian ini adalah metode penelitian. Metode penelitian ini terbagi menjadi beberapa sub bab yaitu: Jenis penelitian, pendekatan penelitian, lokasi penelitian, sumber data, metode pengumpulan data, dan metode pengolahan data. Jenis penelitian disini menggunakan penelitian yuridis empiris. Sumber data penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Metode pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi. Metode pengolahan data dilakukan dengan pemeriksaan data (*editing*), klasifikasi (*classifying*), verifikasi (*verifying*), analisis data (*analysing*) dan kesimpulan (*concluding*).

Bab IV: Hasil Penelitian dan Pembahasan

Bab IV dalam penelitian ini adalah hasil penelitian dan pembahasan. Bagian ini akan mengulas dan menjawab apa yang sudah disajikan rumusan masalah pada bab I. Kesimpulan masalah yang diangkat dalam penelitian ini adalah memberikan pemahaman yang lebih komprehensif mengenai peran Dinas Perhubungan Kota Malang dalam membina serta mengedukasi para masyarakat demi terciptanya ketertiban transportasi yang sesuai dengan nilai-nilai syariat dan hukum negara.

Bab V: Penutup

Bab V dalam penelitian ini adalah Penutup. Dalam bab ini merupakan akhir dari penelitian. Didalam penutup akan berisi tentang kesimpulan dan saran. Kesimpulan disini adalah poin-poin penting hasil penjabaran dari penelitian

yang telah dilakukan. Kesimpulan disini akan memuat jawaban singkat dari rumusan masalah yang telah dicantumkan dalam Bab I. Saran dalam penelitian ini ditujukan bagi pihak yang berkepentingan dan juga peneliti selanjutnya.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. HASIL PENELITIAN

1. Profil Dinas Perhubungan Kota Malang

Dinas Perhubungan Kota Malang merupakan unsur pelaksana urusan pemerintahan daerah di bidang perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Wali Kota Malang melalui Sekretaris Daerah. Pembentukan dan dasar hukum kelembagaan Dinas Perhubungan diatur dalam Peraturan Wali Kota Malang Nomor 74 Tahun 2021 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Malang.³⁰

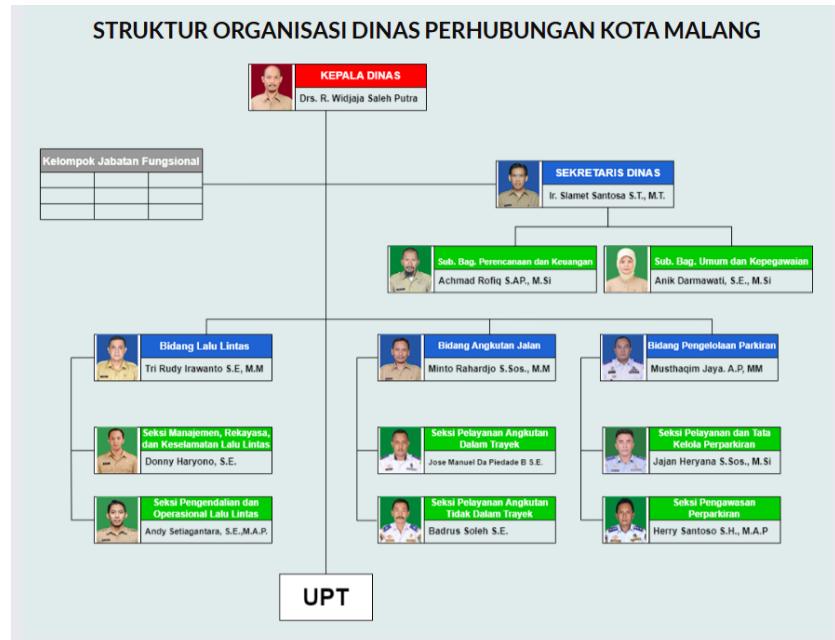
Bidang Angkutan memiliki tanggung jawab utama dalam merumuskan kebijakan dan melaksanakan pembinaan terhadap seluruh moda angkutan penumpang, baik dalam kota maupun antar kota. Sementara itu, Seksi Pengawasan Angkutan bertugas melakukan pengendalian operasional angkutan umum, melakukan penertiban, serta melakukan edukasi hukum kepada para pengemudi bus dan masyarakat mengenai ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang transportasi.

Adapun struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang adalah sebagai berikut³¹ :

³⁰ Peraturan Wali Kota Malang Nomor 74 Tahun 2019 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Malang.

³¹ "Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang," Dinas Perhubungan Kota Malang, diakses 11 November 2025, <https://dishub.malangkota.go.id/profil/struktur-organisasi>.

Gambar 2.1
Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang



Visi Dinas Perhubungan Kota Malang adalah “Terwujudnya Sistem Transportasi yang Handal dan Terintegrasi .” Sedangkan misinya adalah “ Meningkatkan Kualitas Sistem Transportasi Aman, Tertib, dan Nyaman “

Dalam konteks penelitian ini, peran Dinas Perhubungan Kota Malang menjadi sangat strategis, karena selain sebagai regulator dan pengawas, lembaga ini juga berfungsi sebagai agen edukasi hukum (*legal educator*). Dinas Perhubungan berupaya membentuk perilaku tertib hukum di kalangan pengemudi dan masyarakat pengguna jasa transportasi melalui program penyuluhan dan pembinaan yang berlandaskan atas kemaslahatan publik.

2. Hasil Wawancara

a. Wawancara dengan staff Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang

1) Legalitas Kegiatan Ngetem Bus di Pasar Gadang

Hasil wawancara kepada salah satu staff Dinas Perhubungan Kota malang yang bernama Ahmad mengkonfirmasi adanya aktivitas bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang berhenti, parkir, dan "ngetem" (menunggu penumpang) di bahu jalan di Jalan Raya Pasar Gadang. Aktivitas ini terjadi di luar kawasan terminal resmi (Terminal Hamid Rusdi). Menurut Ahmad staff bidang angkutan jalan mengatakan bahwa:

“Untuk menaik-turunkan penumpang itu harus sesuai peraturan, yaitu di tempat yang telah ditentukan seperti terminal. Pasar Gadang bukan tempat menaik-turunkan penumpang, jadi itu ilegal. Bisa dibilang itu seperti terminal bayangan.³²”

Pihak Dinas Perhubungan Kota Malang, ketika dikonfirmasi, tidak bisa mengelak dan terpaksa membenarkan fenomena ini serta mengakui status ilegalnya.

³² Ahmad Rafif (Staff Bidang Angkutan), wawancara (Malang, 11 November 2025).

2) Kondisi Terminal Hamid Rusydi dan Faktor Lokasi

Terminal Hamid Rusydi, yang merupakan terminal resmi di wilayah tersebut, masih berfungsi tetapi tidak optimal. Terminal tersebut kurang diminati karena tidak berada di area strategis. Menurut Dinas Perhubungan Kota Malang, salah satu faktor penyebabnya adalah tidak tersedianya fasilitas halte di sekitar Pasar Gadang. Sebagaimana dijelaskan oleh Ahmad staff bidang angkutan jalan mengatakan bahwa:

*“Terminal Hamid Rusydi itu masih berfungsi, tapi tetap saja bis mencari penumpang di tempat ramai seperti pasar. Terminal Hamid Rusydi itu tidak ada fasilitas seperti Halte, jadi tidak banyak penumpang di sana”*³³

Pihak Dishub justru mengakui kelemahan infrastruktur yang berada di bawah pengawasan mereka sendiri. Terminal Hamid Rusdi, sebagai terminal resmi, diakui "masih berfungsi" akan tetapi tidak bisa dipergunakan secara optimal.

3) Upaya Edukasi Dan Pembinaan Yang Telah Dilakukan Dinas Perhubungan Beserta Kendalanya

Dinas Perhubungan Kota Malang telah melakukan upaya edukasi, namun metode yang digunakan seperti sangat terbatas dan terkesan seadanya. Secara eksplisit, mereka menyatakan bahwa tidak ada program edukasi yang terstruktur selain himbauan, Menurut Ahmad staff bidang angkutan jalan mengatakan bahwa:

³³ Ahmad Rafif, *Staff Bidang Angkutan*, wawancara (Malang, 11 November 2025)

“untuk edukasi hanya himbauan saja tidak ada yang lain”³⁴

4) Frekuensi Edukasi dan Efektivitasnya

Saat ditanya mengenai frekuensi pelaksannanya jawaban dari Dinas Perhubungan ternyata sangat terbatas, Secara eksplisit staf tersebut menyatakan bahwa untuk pelaksanaannya tidak secara berkala Menurut Ahmad staff bidang angkutan jalan mengatakan bahwa:

*“tidak menentu atau jarang karena tidak memiliki jadwal dan waktu pelaksanaan secara berkala”*³⁵

Selanjutnya ketika ditanya tentang apakah pelaksanaanya efektif pihak Dishub sendiri tidak tahu apakah himbauan tersebut efektif atau tidak, karena fokus mereka tampaknya langsung beralih ke penindakan.

Menurut Ahmad staff bidang angkutan jalan mengatakan bahwa::

*“kurang tau karena hanya himbauan saja setelahnya biasanya langsung penertiban”*³⁶

b. Wawancara dengan Pengemudi Bus (AKDP)

1) Pemahaman Pengemudi terhadap Larangan

Para pengemudi pada dasarnya tidak mengetahui mengetahui bahwa aktivitas mereka "ngetem" di luar terminal adalah ilegal hanya saja mereka pernah di tindak oleh Dinas Perhubungan lalu tetap acuh dan tidak mengindahkannya. Hal ini diakui secara terbuka oleh pengemudi PO

Bus Al-Akbar bernama Anto yang mengatakan:

³⁴ Rafif, wawancara.

³⁵ Rafif, wawancara.

³⁶ Rafif, wawancara.

*“wah saya kurang tau e mas soal aturan pembinaanya, pernah nya cmn langsung di tindak saja.”*³⁷

Hal ini juga diperjelas oleh narasumber yakni Slamet pengemudi PO Bus Malinda, yang menyebutkan :

*“awalnya ga tau mas cuman kadang ada penertiban langsung, tapi ya balik lagi soalnya kalo ga gitu kami ga dapat uang mas.”*³⁸

Penulis merasa para pengemudi tidak mengetahui secara pasti hanya mereka yang ditindak yang akhirnya tahu bahwa tindakan mereka itu bersifat ilegal atau di larang

2) Alasan Ekonomi yang Mengalahkan Kepatuhan Hukum

Meskipun mengetahui larangan tersebut, pengetahuan itu dikalahkan oleh faktor ekonomi. narasumber melanjutkan bahwa kepatuhan terhadap hukum justru akan merugikan secara finansial karena kondisi terminal resmi (Hamid Rusdi) yang sepi penumpang. Sebagaimana dijelaskan oleh narasumber yakni Anto, pengemudi PO Bus AL-Akbar yang mrnyatakan:

*“.tapi kalau di terminal sepi, kami bisa rugi. Penumpang lebih banyak di Pasar Gadang, jadi ya mau tidak mau kami cari penumpang di sini.”*³⁹

Sentimen serupa diungkapkan oleh narasumber lain yakni Slamet, pengemudi PO Bus Malinda, yang fokus pada target setoran dan

³⁷ Anto, pengemudi PO Bus AL-Akbar, wawancara (malang,11 November 2025)

³⁸ Slamet, pengemudi PO Bus Malinda, wawancara (malang,11 November 2025)

³⁹ Anto, wawancara.

permintaan penumpang yang sudah terkonsentrasi di Pasar Gadang menyebutkan :

*“Kami ini kan kejar setoran. Kalau di terminal nunggu satu jam saja belum tentu ada penumpang. Penumpangnya semua juga maunya nunggu di pasar, jadi kami ya mengikuti saja.”*⁴⁰

Persepsi terhadap Edukasi dan Sosialisasi Dishub Ketika ditanya mengenai upaya edukasi para pengemudi tidak merasakannya sebab edukasi hanya berupa himbauan, dipersepsikan hanya terjadi sesekali dan identik dengan kegiatan represif (razia), serta tidak memiliki tindak lanjut yang konsisten. Sebagaimana dijelaskan oleh Anto pengemudi PO Bus AL-Akbar menjelaskan bahwa:

*“Pernah ada himbauan dari Dinas Perhubungan, tapi cuma ya waktu penertiban saja”*⁴¹

Pengemudi lain menambahkan bahwa himbauan yang ada tidak konsisten dan tidak mengubah kebiasaan di lapangan sebagaimana dijelaskan oleh Slamet pengemudi PO Bus Malinda yang menyatakan bahwa:

*“kami begini ya karena tidak ada yang jaga.”*⁴²

⁴⁰ Anto, wawancara.

⁴¹ Anto, wawancara.

⁴² Slamet, wawancara.

3. Harapan dan Saran dari Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap Pengangkutan Penumpang Bus Secara Ilegal di Luar Kawasan Terminal melalui Upaya Edukasi Kesadaran Hukum

Adapun beberapa harapan dan saran konkret dari pihak Dinas Perhubungan Kota Malang, dapat dirinci sebagai berikut:

- a. Penguatan Edukasi dan Pembinaan Hukum yang Berkelanjutan

Dinas Perhubungan berharap agar kegiatan edukasi hukum tidak hanya bersifat formalitas saja, melainkan menjadi program pembinaan yang berkesinambungan. Dengan demikian, nilai-nilai kesadaran hukum dapat ditanamkan secara lebih kontekstual dan menyentuh aspek moral pengemudi. Sebagaimana dijelaskan oleh Ahmad staff bidang angkutan jalan mengatakan bahwa:

*“Kami ingin edukasi itu tidak sekadar memberi tahu apa yang dilarang, tetapi juga membangun kesadaran kenapa aturan itu penting”*⁴³

Dinas Perhubungan juga berharap adanya dukungan dari lembaga pendidikan dan media massa dalam menyebarkan informasi mengenai tertib transportasi dan bahaya terminal bayangan. Sebagaimana dijelaskan oleh Ahmad staff bidang angkutan jalan mengatakan bahwa:

“Masalah ini tidak bisa diselesaikan sendiri oleh Dinas Perhubungan .Diperlukan dukungan dari aparat lain, kampus,

⁴³ Rafif, wawancara.

bahkan media, supaya masyarakat tahu bahwa terminal bayangan bukan hal yang diperbolehkan tapi itu adalah sebuah pelanggaran,”⁴⁴

b. Peningkatan Fasilitas dan Akses Menuju Terminal Resmi

Dinas Perhubungan menyadari bahwa salah satu penyebab masyarakat enggan menggunakan terminal resmi adalah keterbatasan titik pemberhentian yang resmi. Oleh karena itu, mereka mengusulkan agar pemerintah daerah memperhatikan peningkatan sarana dan prasarana pendukung, seperti halte, area parkir aman, dan fasilitas penunjang di terminal. Langkah ini diharapkan mampu mendorong masyarakat untuk berpindah dari penggunaan area non terminal menuju terminal resmi.

⁴⁴ Rafif, wawancara.

B. PEMBAHASAN

1. Peran Dinas Perhubungan Kota Malang Dalam Mengedukasi Kesadaran Hukum Larangan Pengangkutan Penumpang Bus Secara Ilegal Di Luar Kawasan Terminal

a. Analisis Implementasi Upaya Edukasi Pembinaan Dinas Perhubungan Kota Malang Terhadap Pengemudi Bus Secara Ilegal Di Luar Kawasan Terminal Perspektif Kesadaran Hukum

Larangan menaikkan dan menurunkan penumpang di luar kawasan terminal merupakan ketentuan hukum yang secara tegas tercantum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 126 menyatakan bahwa pengemudi dilarang “mengetem selain di tempat yang telah ditentukan” dan “menurunkan penumpang selain pada lokasi pemberhentian resmi”, Serta Peraturan Daerah No 5 poin (2) Tahun 2011 Tentang Angkutan Orang Dalam Trayek menyatakan (a) di terminal, sejak awal pemberangkatan, persinggahan, sampat tujuan dan tempat tempat lain yang ditentukan;

Pengemudi angkutan umum kerap menaikkan atau menurunkan penumpang sembarangan tanpa alasan mendesak, sehingga memicu kemacetan lalu lintas, terutama di Jalan Raya Gadang yang merupakan jalur penghubung antar wilayah. Lokasi Terminal Hamid Rusdi yang jauh, fasilitas yang tidak memadai, dan lemahnya pengawasan pemerintah turut mendorong munculnya terminal bayangan, karena penumpang lebih

memilih turun di area sekitar Pasar Induk Gadang yang dianggap lebih praktis dan efisien.

Peran aktif pemerintah melalui lembaga terkait, dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Malang melalui Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 5, menegaskan bahwa pemerintah mempunyai kewenangan dalam hal pembinaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan lalu lintas serta angkutan jalan. Serta Peraturan Walikota Malang Pasal 8 Poin (C) Nomor 71 Tahun 2019 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan menyebutkan salah satu fungsi dari dinas perhubungan adalah pembinaan dan koordinasi pelaksanaan kebijakan di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas , dan keselamatan lalu lintas.

Namun, hasil penelitian dan wawancara menunjukkan bahwa bentuk pembinaan yang dilakukan Dishub masih sangat terbatas dan hanya pada imbauan yang bersifat situasional.⁴⁵ Pembinaan tidak diberikan secara merata melainkan hanya kepada pengelola PO Bus dan pengemudi bus yang kebetulan terkena teguran atau penindakan saat operasi gabungan. Hal ini tampak dari pernyataan narasumber yang menjelaskan bahwa edukasi kepada pengemudi biasanya hanya dilakukan “melalui perusahaan otobus (PO) atau dijelaskan secara informal ke supir ketika ada penindakan saja”.⁴⁶

⁴⁵ Rafif, wawancara.

⁴⁶ Rafif, wawancara.

Pola pembinaan seperti ini menyebabkan distribusi informasi hukum menjadi tidak merata, sehingga tingkat pengetahuan hukum (*legal knowledge*) pengemudi pun tidak seragam.

Beberapa pengemudi memang mengetahui adanya aturan terminal, tetapi banyak pula yang hanya mengetahuinya setelah ditegur di lapangan. Seorang pengemudi mengakui bahwa ia mengetahui larangan tersebut “setelah pernah diberi himbauan saat operasi”⁴⁷. Artinya, edukasi yang dilakukan Dishub tidak bersifat preventif, tetapi insidentil. Padahal, menurut Soerjono Soekanto⁴⁸, tahap pengetahuan hukum hanya dapat terbentuk apabila informasi hukum tersebar secara merata dan berkesinambungan kepada seluruh kelompok sasaran.

Kelemahan ini menunjukkan bahwa pembinaan Dishub lebih berfungsi sebagai formalitas administratif daripada strategi pembentukan kesadaran hukum. Upaya edukasi tidak dirancang secara sistemik dan tidak menjangkau seluruh pengemudi, sehingga tidak menciptakan pemahaman bersama mengenai pentingnya terminal sebagai pusat keselamatan, ketertiban, dan distribusi transportasi. Karena pengetahuan hukum saja tidak merata, maka mustahil pembinaan dapat mengantarkan pengemudi menuju tahap pemahaman, sikap, atau perilaku hukum sebagaimana dikemukakan Soerjono Soekanto.

⁴⁷ Anto, wawancara.

⁴⁸ Soekanto, *Kesadaran Hukum*, 48.

Selain itu, sifat pembinaan yang hanya diberikan pada saat pelanggaran terjadi membuat edukasi kehilangan fungsinya. Pengemudi memandang pembinaan bukan sebagai kebutuhan, melainkan sebagai konsekuensi setelah ditegur. karena pelaku transportasi tidak merasakan urgensi atau manfaat dari aturan tersebut. Ketika tidak ada pembinaan yang bersifat preventif, kesadaran hukum tidak tumbuh dari diri pengemudi, tetapi hanya muncul sebagai respons jangka pendek terhadap kehadiran petugas.

Lebih lanjut penulis menganalisis mengapa upaya yang dilakukan dihub kurang dapat meningkatkan kesadaran sehingga perlu dilakukan analisis lebih dalam sesuai teori Soerjono Soekanto⁴⁹, menurut beliau kesadaran hukum masyarakat memiliki empat tingkatan, yaitu:

- 1) Pengetahuan hukum (*legal knowledge*)

Menurut Soerjono Soekanto, tingkat kesadaran hukum masyarakat dimulai dari tahap paling dasar, yaitu pengetahuan hukum (*legal knowledge*), yakni sejauh mana seseorang mengetahui adanya aturan hukum yang mengatur tindakannya.⁵⁰ Tanpa pengetahuan dasar mengenai hukum, tidak mungkin muncul kepatuhan atau kesadaran hukum yang lebih tinggi. Karena itu, tahap pengetahuan menjadi fondasi awal yang menentukan apakah masyarakat memahami, bersikap positif, dan pada akhirnya berperilaku patuh terhadap aturan.

⁴⁹ Soekanto, *Kesadaran Hukum*, 49.

⁵⁰ Soekanto, *Kesadaran Hukum*, 45–47

Dalam konteks pengangkutan penumpang di Pasar Gadang, penelitian ini menemukan bahwa pengetahuan hukum para pengemudi bus masih sangat rendah. Hal ini terutama disebabkan oleh pola edukasi Dinas Perhubungan (Dishub) yang hanya dilakukan melalui perusahaan otobus (PO) dan bersifat informal. Narasumber dari Dishub menjelaskan bahwa himbauan tidak diberikan secara langsung kepada semua sopir, melainkan “disampaikan ke pihak PO⁵¹ dan biasanya disampaikan secara informal juga ke para supir.” Model penyampaian seperti ini sangat berisiko karena tidak menjamin informasi benar-benar diterima oleh pengemudi.

Fakta lapangan membuktikan ketidakefektifan metode ini. Seorang pengemudi mengaku bahwa dirinya bahkan tidak mengetahui adanya aturan larangan menaik-turunkan penumpang di luar terminal, kecuali setelah dirinya pernah ditegur petugas. beliau menyatakan: “*Wah kami tidak tahu, Mas, soal aturane.* Pernahnya cuma langsung ditindak saja ”⁵²

Temuan tersebut menunjukkan bahwa sebagian pengemudi tidak pernah menerima edukasi hukum dari Dishub maupun PO. Ketidaktahuan semacam ini seharusnya tidak terjadi apabila edukasi disampaikan secara langsung, sistematis, dan terstruktur. Ketidaktahuan pengemudi ini juga diakui oleh Dishub, sebagaimana disampaikan Ahmad staff bidang angkutan jalan mengatakan bahwa:

⁵¹ Rafif, wawancara.

⁵² Anto, wawancara.

“Larangan menaik-turunkan penumpang di luar terminal itu sudah kami sampaikan, baik lewat PO maupun informal ke sopir, tapi ya itu tadi, karena permintaan penumpang tinggi, mereka tetap saja.”⁵³

Pernyataan tersebut mengandung dua makna penting. Pertama, Dishub mengakui bahwa sosialisasi tidak dilakukan secara langsung kepada sopir secara berkala dan keseluruhan pengemudi sehingga informasi tidak merata. Kedua, pembinaan dilakukan secara insidentil, hanya kepada pelanggar yang terkena teguran atau operasi gabungan. Hal ini berarti sopir yang tidak terkena operasi tidak mendapat edukasi apa pun padahal edukasi seharusnya bersifat preventif, bukan hanya diberikan setelah pelanggaran terjadi.

Isu pengangkutan penumpang bus secara ilegal di luar kawasan terminal sangat berkaitan dengan rendahnya pengetahuan hukum di kalangan pengemudi maupun masyarakat. Banyak pelaku transportasi yang kurang mengetahui bahwa terdapat aturan tentang penggunaan terminal, sehingga pemahaman mereka mengenai isi, tujuan, dan risiko hukum dari pelanggaran tersebut masih minim

Selain itu, dalam perspektif Soerjono Soekanto⁵⁴, pengetahuan hukum merupakan prasyarat bagi kepatuhan hukum. Tanpa mengetahui adanya aturan, masyarakat tidak dapat diharapkan untuk mematuhi. Pada konteks ini, rendahnya pengetahuan hukum para pengemudi merupakan

⁵³ Rafif, wawancara.

⁵⁴ Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, (Jakarta: Rajawali Press, 1982).

dampak dari strategi edukasi Dishub yang lebih mengandalkan PO dan teguran insidental. Dengan demikian, dasar pembentukan kesadaran hukum tidak tumbuh secara kuat.

Implikasinya, pengetahuan hukum para pengemudi bersifat rendah. Karena itu, banyak pengemudi yang meskipun pernah mendengar aturan tersebut, tidak memahami urgensi dan logika keselamatan di baliknya, sehingga tidak merasa perlu menaati aturan. Pola edukasi yang bertumpu pada perantara PO menyebabkan kesenjangan informasi, dan hal ini menghambat tercapainya tahap pertama kesadaran hukum secara optimal.

Dengan demikian, pengetahuan hukum para pengemudi di kawasan Pasar Gadang masih belum terbentuk secara utuh, baik karena edukasi yang tidak merata, sifat pembinaan yang insidentil, maupun dominannya kepentingan ekonomi dalam pengambilan keputusan pengemudi. Hal ini menunjukkan bahwa strategi edukasi Dishub belum berhasil memfasilitasi tahap awal kesadaran hukum sebagaimana digariskan Soerjono Soekanto.

2) Pemahaman hukum (*legal understanding*)

Menurut Soerjono Soekanto, setelah seseorang mengetahui adanya hukum, tahap berikutnya dalam proses pembentukan kesadaran hukum adalah pemahaman hukum (*legal understanding*). Tahap ini menunjukkan

sejauh mana masyarakat tidak hanya mengetahui keberadaan hukum, tetapi juga memahami isi, tujuan, dan makna dari hukum tersebut.⁵⁵

Sebagaimana yang disampaikan oleh Soerjono Soekanto, masyarakat akan mematuhi hukum apabila mereka memahami bahwa hukum tersebut dibuat untuk kebaikan bersama, bukan semata untuk mengekang kebebasan. Oleh karena itu, pemahaman hukum harus ditanamkan melalui pendekatan edukatif, bukan semata-mata represif.

Aturan larangan pengangkutan penumpang di luar kawasan terminal memiliki urgensi yang tinggi karena berkaitan langsung dengan aspek keselamatan, ketertiban, dan keberfungsian sistem transportasi. Selain itu, aturan ini berfungsi menjaga ketertiban angkutan umum agar trayek, izin, serta pergerakan kendaraan tetap dapat diawasi oleh Dinas Perhubungan dan menjaga ke kondisifitasan.

Dalam wawancara lapangan, penulis menanyakan sejauh mana pengemudi mengetahui aturan mengenai larangan menaikkan penumpang di luar kawasan terminal resmi. Salah satu pengemudi bus AKDP yang bernama Anto menyampaikan bahwa ia mengetahui adanya aturan tersebut, namun tidak memahami secara mendalam tujuan dan konsekuensi hukumnya. Pengemudi tersebut mengatakan:

⁵⁵ Soekanto, *Kesadaran Hukum*, 45.

“Iya mas, saya tahu kalau sebenarnya harusnya itu naik turunnya di terminal. Sudah pernah juga diberi tahu waktu ada razia Dishub.”⁵⁶

Namun saat ditanya apakah memahami alasan dan risiko hukum dari pelanggaran tersebut, ia mengakui bahwa pemahamannya masih terbatas. Ia menjelaskan:

“Kalau alasannya tepatnya saya kurang tahu, paling karena masalah macet sama tertib lalu lintas ya. Kalau soal sanksinya sih tahu ada dendanya, tapi detailnya kayak apa saya kurang ngerti. Biasanya juga cuma ditegur atau diminta balik ke terminal.”⁵⁷

Berdasarkan hasil wawancara, sebagian besar pengemudi bus tidak memahami mengapa aturan larangan menaik-turunkan penumpang di luar terminal itu penting. Ketika ditanya mengenai tujuan aturan, seorang pengemudi menyatakan bahwa ia tidak mengetahui alasan keselamatan di balik aturan tersebut dan hanya memahami aturan sebagai larangan teknis tanpa makna substantif. Ia menyampaikan:

“Saya nggak terlalu paham, Mas, kenapa harus di terminal. Yang saya tahu cuma dilarang saja....”⁵⁸

⁵⁶ Anto, wawancara.

⁵⁷ Anto, wawancara.

⁵⁸ Anto, wawancara.

Ketidaktahuan ini tidak hanya terkait alasan aturan, tetapi juga mengenai sanksi yang seharusnya dikenakan jika aturan dilanggar. Beberapa pengemudi bahkan secara terang-terangan menyatakan bahwa mereka tidak tahu ada sanksi selain ditindak di tempat. Hal ini tampak dalam pernyataan berikut:

“Kalau soal sanksi jujur saya kurang tahu Mas, tahunya ya kalau kena razia ya ditindak.”⁵⁹

Dari kedua kutipan tersebut, terlihat bahwa pengemudi tidak memahami tujuan larangan dan tidak mengetahui konsekuensi hukumnya secara substantif.

Tanpa aturan yang dipahami dan dipatuhi, akan muncul praktik persaingan tidak sehat antar pengemudi, penumpang kehilangan perlindungan, dan sistem transportasi kehilangan kontrol. Oleh karena itu, pemahaman terhadap urgensi aturan ini menjadi inti dari pembentukan kesadaran hukum bagi pelaku maupun pengguna jasa transportasi.

Hal ini juga sejalan dengan penelitian Agung Nugroho (2021)⁶⁰ yang menyebutkan bahwa rendahnya pemahaman hukum masyarakat transportasi di Indonesia disebabkan oleh kurangnya kegiatan sosialisasi formal yang menjelaskan substansi hukum secara kontekstual, sehingga hukum sering dipersepsikan sebagai alat penindakan, bukan sebagai sarana

⁵⁹ Slamet, wawancara.

⁶⁰ Agung Nugroho, "Tingkat Pemahaman Hukum pada Masyarakat Transportasi," *Jurnal Hukum Transportasi Indonesia* (2021).

pembinaan.⁶¹ Temuan tersebut memiliki relevansi langsung dengan konteks penelitian ini, di mana Dinas Perhubungan Kota Malang lebih banyak menyampaikan larangan melalui PO atau pesan informal, tanpa pendampingan edukatif mengenai tujuan keselamatan dan tata kelola transportasi.

Ada Beberapa faktor yang menghambat terbentuknya pemahaman hukum di kalangan pengemudi antara lain:

- a) Pola sosialisasi yang bersifat informal dan tidak rutin, Dari hasil wawancara, pihak Dishub menyampaikan bahwa edukasi hukum kepada pengemudi dilakukan “jika ada kesempatan” atau “ketika ada pelanggaran.” Padahal, menurut teori efektivitas hukum Soerjono Soekanto, keberhasilan penegakan hukum dipengaruhi oleh faktor “pengetahuan dan pemahaman hukum masyarakat” yang harus ditumbuhkan melalui pembinaan kontinu.⁶²
- b) Rendahnya komunikasi dua arah antara pemerintah dan pengemudi, Dishub lebih sering berkomunikasi dengan pihak PO daripada langsung kepada sopir. Akibatnya, proses pembentukan pemahaman hukum (*legal understanding*) menjadi terhambat karena pemahaman hanya dapat tumbuh melalui interaksi komunikatif, bukan sekadar penyampaian instruksi satu arah. Hukum harus dijelaskan, didialogkan,

⁶¹ Agung Nugroho, *Pemahaman Hukum Masyarakat Transportasi terhadap Peraturan Lalu Lintas di Kota Surakarta*, (Surakarta: UNS Press, 2021).

⁶² Soekanto, Faktor-Faktor, 154.

dan dipahami bersama untuk membentuk pengertian yang utuh, bukan hanya diketahui sekilas sebagai “larangan”.

3) Sikap hukum (*legal attitude*)

Menurut Soerjono Soekanto,⁶³ sikap hukum (*legal attitude*) merupakan tahap ketiga dalam proses pembentukan kesadaran hukum. Setelah seseorang mengetahui dan memahami hukum, tahap selanjutnya adalah bagaimana ia menilai hukum itu sendiri apakah dianggap penting, berguna, dan layak ditaati, atau sebaliknya dianggap sebagai beban dan pembatas kebebasan. Sikap hukum menggambarkan orientasi insidentil masyarakat terhadap hukum, yakni sejauh mana hukum dipersepsikan positif atau negatif oleh subjek hukum.⁶⁴

Dalam konteks penelitian ini, penulis menemukan akibat pengemudi kurang memahami esensi utama dari aturan laranangan ini, sikap hukum para pengemudi bus di kawasan Pasar Gadang Kota Malang masih cenderung negatif atau bertentangan. Mereka mengetahui adanya aturan yang melarang menaik-turunkan penumpang di luar terminal resmi, namun tetap menganggap aturan tersebut sebagai penghalang bagi mata pencaharian mereka. Hal ini tergambar jelas dari hasil wawancara Menurut Ahmad staff bidang angkutan jalan mengatakan bahwa:

⁶³ Soekanto, *Kesadaran Hukum*, 48.

⁶⁴ Soekanto, *Kesadaran Hukum*, 48.

*“Larangan itu sudah pernah disampaikan, tapi ya namanya juga cari penumpang, kalau nggak di situ ya nggak dapat. Jadi mereka tetap ngetem, meskipun sudah tahu dilarang.”*⁶⁵

Upaya pembinaan yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang belum mampu membentuk sikap hukum (*legal attitude*) pada pengemudi bus karena pembinaan yang diberikan tidak menumbuhkan keyakinan bahwa aturan penggunaan terminal penting untuk ditaati. Menurut teori Soerjono Soekanto, sikap hukum terbentuk ketika seseorang menilai hukum sebagai sesuatu yang bernilai dan layak dipatuhi.⁶⁶ Namun temuan lapangan memperlihatkan bahwa hal tersebut belum terjadi pada para pengemudi.

Pertama, pembinaan Dishub hanya berupa imbauan sepihak, sering disampaikan melalui PO dan bukan dialog langsung dengan sopir, sehingga tidak menyentuh aspek pemahaman substantif. Seorang pengemudi bernama Anto, pengemudi PO Bus AL-Akbar menuturkan:

*“sebenarnya kalo di larang gitu saya kurang suka mas .karena yo saya ga bisa dapat uang”*⁶⁷

Hal ini menunjukkan bahwa edukasi tidak membangun penilaian positif terhadap hukum.

⁶⁵ Rafif, wawancara.

⁶⁶ Soekanto, *Kesadaran Hukum*, 48.

⁶⁷ Anto, wawancara.

Kedua, pertimbangan ekonomi lebih dominan dibanding pertimbangan hukum, sehingga pengemudi tidak memandang aturan sebagai pedoman yang harus dijunjung. Hal ini tampak dari pernyataan Slamet, pengemudi PO Bus Malinda yang menyatakan:

“kalo kami ga nge tem di sini, kami bisa rugi mas”⁶⁸

Dengan demikian, sikap hukum tidak terbentuk, karena aturan dianggap merugikan, bukan melindungi.

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa sikap hukum para pengemudi tidak sepenuhnya mendukung aturan yang berlaku akibat kurang memahami aturan. Mereka memandang hukum bukan sebagai sarana ketertiban dan keselamatan bersama, melainkan sebagai pembatas aktivitas ekonomi. Artinya, terdapat kesenjangan antara kesadaran substantif dan kepentingan praktis.

Sikap hukum negatif ini diperkuat oleh faktor-faktor sosial dan ekonomi yang menyebabkan pengemudi lebih memilih mengikuti kebutuhan hidup daripada aturan hukum. Dalam hal ini, Soerjono Soekanto menjelaskan bahwa sikap hukum seseorang sangat dipengaruhi oleh nilai sosial yang hidup di masyarakat, dan ketika hukum tidak selaras dengan nilai tersebut, maka hukum cenderung diabaikan.

⁶⁸ Slamet, wawancara.

4) Perilaku hukum (*legal behavior*)

Menurut Soerjono Soekanto, perilaku hukum (*legal behavior*) merupakan tingkat tertinggi dalam kesadaran hukum masyarakat, yaitu saat seseorang tidak hanya mengetahui dan memahami hukum, serta memiliki sikap positif terhadapnya, tetapi juga benar-benar mematuhi hukum tersebut dalam tindakan nyata.⁶⁹

Perilaku hukum menjadi ukuran konkret dari sejauh mana hukum telah berfungsi dalam kehidupan sosial. Artinya, hukum dianggap berhasil apabila masyarakat mematuhi aturan bukan karena takut sanksi, tetapi karena keyakinan bahwa kepatuhan tersebut membawa kebaikan bagi dirinya dan lingkungannya.⁷⁰

Hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Malang menunjukkan bahwa tingkat perilaku hukum para pengemudi bus masih tergolong rendah. Mereka kurang memahami adanya larangan menaik turunkan penumpang di luar terminal, praktik tersebut masih sering terjadi dengan alasan ekonomi dan kebiasaan. Hal ini terungkap dalam pernyataan narasumber yakni Ahmad Rafif, Staff Bidang Angkutan yang menyatakan:

⁶⁹ Soekanto, *Kesadaran Hukum*, 50.

⁷⁰ Soekanto, *Kesadaran Hukum*, 50

*“Kami mengimbau agar tidak menaik-turunkan penumpang di luar terminal, tapi kenyataannya tetap dilakukan karena permintaan penumpang di sana tinggi, jadi tetap dilakukan.”*⁷¹

Hal ini diperkuat oleh wawancara yang dilakukan kepada Anto, pengemudi PO Bus AL-Akbar yang menyatakan:

*“Penumpang lebih banyak di Pasar Gadang, jadi ya mau tidak mau kami cari penumpang di sini.”*⁷²

Fenomena ini menggambarkan bahwa kesadaran hukum belum terimplementasi dengan baik menjadi perilaku hukum.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa upaya edukasi pembinaan yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang masih belum relevan dan belum efektif dalam meningkatkan kesadaran hukum pengemudi bus. Pembinaan tidak merata, tidak komprehensif, bersifat insidentil, serta tidak menembus lapisan pemahaman dan sikap hukum pengemudi. Hal ini membuat sebagian besar pengemudi tetap berada pada tahapan kesadaran hukum paling rendah yaitu pengetahuan hukum yang minim tanpa berkembang menjadi sikap dan perilaku hukum yang patuh.

⁷¹ Rafif, wawancara.

⁷² Anto, wawancara.

b. Analisis Rekomendasi Kebijakan Pembinaan Pengangkutan Bus Berbasis Kesadaran Hukum dalam Penanganan Terminal Bayangan di Kota Malang

Bagian ini membahas rekomendasi kebijakan pembinaan pengangkutan bus berbasis kesadaran hukum sebagai upaya Dinas Perhubungan Kota Malang dalam menangani praktik terminal bayangan melalui pendekatan edukatif, pengawasan, dan penguatan kepatuhan hukum pengemudi.

- 1) Rekomendasi kebijakan edukasi bagi Dinas Perhubungan Kota Malang untuk meningkatkan pengetahuan hukum larangan supir berhenti di Kawasan yang dilarang.

Rekomendasi ini ditujukan untuk memperkuat peran Dinas Perhubungan Kota Malang dalam meningkatkan pengetahuan dan kesadaran hukum para pengemudi bus mengenai larangan berhenti atau menaikkan penumpang di kawasan yang dilarang. Berikut adalah rekomendasinya:

- a) Program Penyuluhan Kesadaran Hukum

Dinas Perhubungan Kota Malang perlu meningkatkan intensitas kegiatan penyuluhan hukum dan keselamatan transportasi yang menyasar masyarakat umum dan pelaku angkutan.

Melalui pelaksanaan penyuluhan hukum yang terstruktur dan berkelanjutan, Dinas Perhubungan kota Malang dapat memberikan

pengetahuan langsung secara berkala mengenai aturan larangan pemberhentian Bus Di luar Kawasan yang telah di tentukan. Tujuan penyuluhan secara berkala agar dapat menjangkau semua pengemudi bus mendapatkan pengetahuan larangan tersebut.

Kegiatan penyuluhan hukum dan keselamatan transportasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan memiliki dasar hukum yang kuat yakni dalam Pasal 208 huruf d Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009⁷³ tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bahwa upaya penyuluhan Dishub tidak hanya memberikan wawasan pengetahuan larangan Bus berhenti di luar kawasan namun juga dapat mendukung penertiban pengguna jalan sebagaimana tertuang dalam pasal tersebut.

Dengan demikian, penyuluhan yang diberikan kepada pengemudi dan masyarakat mengenai larangan menaikkan dan menurunkan penumpang di luar terminal merupakan implementasi langsung dari mandat pembinaan keselamatan yang diatur oleh undang-undang. Pengadopsian pasal ini menegaskan bahwa penyuluhan bukan hanya program tambahan, melainkan bentuk kewajiban pemerintah untuk meningkatkan kesadaran hukum dan keselamatan berlalu lintas.

Contoh kegiatan yang dilakukan adalah dengan memberikan penyuluhan keselamatan lalu lintas di area pasar Gadang bekerja sama

⁷³ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 208 huruf a-c

dengan PO Bus beserta pengemudi secara langsung. Dalam kegiatan ini, Dinas Perhubungan memberikan pemahaman mengenai larangan menaikkan dan menurunkan penumpang di luar terminal, risiko kecelakaan, serta sanksi hukum yang berlaku berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

b) Penyebaran Informasi melalui Media Sosial

Selain penyuluhan langsung, Platform digital seperti Instagram, Facebook, dan TikTok dapat digunakan untuk menampilkan infografis atau konten tentang larangan menaikkan atau menurunkan penumpang di luar terminal, video pendek berisi edukasi hukum, dokumentasi kegiatan patroli, serta publikasi hasil penertiban.

Penggunaan media sosial sebagai sarana penyebaran informasi hukum oleh Dinas Perhubungan Kota Malang sejalan dengan amanat Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2018 tentang Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE). Dalam Pasal 5 Perpres SPBE⁷⁴, ditegaskan bahwa penyelenggaraan pemerintahan berbasis elektronik meliputi pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi untuk meningkatkan keterpaduan dan kualitas pelayanan publik.

Pemanfaatan media sosial dalam menyebarkan informasi larangan pemberhentian bus di luar kawasan sangat mendukung Dinas Perhubungan Kota Malang mengimplementasikan penyelenggaraan

⁷⁴ Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 95 Tahun 2018 tentang Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik, Pasal 5.

pemerintahan berbasis elektronik sebagaimana aturan di atas. Upaya ini melengkapi penyuluhan yang tidak hanya di lakukan di lapangan namun juga melalui jaringan internet.

- 2) Rekomendasi kebijakan edukasi untuk meningkatkan pemahaman hukum larangan supir berhenti di Kawasan yang dilarang

Pelaksanaan sosialisasi lapangan dan kampanye publik juga berfungsi sebagai strategi perubahan perilaku hukum secara bertahap di kalangan pengemudi dan masyarakat. Kegiatan ini tidak hanya menekankan aspek larangan, tetapi menumbuhkan pemahaman akan tujuan sosial dan keselamatan yang mendasari aturan tersebut.

Dinas Perhubungan Kota Malang dapat melaksanakan sosialisasi lapangan dan kampanye publik melalui program Operasi Sadar Keselamatan dan Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan menggandeng pihak kepolisian serta melibatkan masyarakat di titik-titik strategis seperti Pasar Gadang, sekolah, dan balai desa. Tujuannya adalah agar para pengemudi dan masyarakat memahami larangan menaikkan serta menurunkan penumpang di luar terminal bukan sekadar aturan hukum, tetapi juga bagian dari upaya menjaga keselamatan dan ketertiban lalu lintas.

Kegiatan ini memiliki dasar hukum yang kuat dalam Pasal 5 dan Pasal 208 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009⁷⁵ tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang memberikan kewenangan kepada pemerintah untuk melakukan pembinaan dan kampanye keselamatan. Dengan demikian, sosialisasi lapangan dan kampanye publik tidak hanya menjadi kegiatan informatif, tetapi juga bentuk nyata pembinaan hukum dari Dinas Perhubungan Kota Malang guna menumbuhkan kesadaran hukum dan membangun kepatuhan hukum.

Sosialisasi menyampaikan aturan ini tidak hanya larangan tapi pemahaman, Sosialisasi lapangan dan Kampanye publik ini penting dalam memahami urgensi dari peraturan yang telah dibuat serta menjadikan kepatuhan hukum sebagai norma sosial bersama. Hal ini memperkuat teori kesadaran hukum tahap keempat, yaitu perilaku hukum (*legal behavior*), di mana kepatuhan tidak lagi dipaksakan, tetapi tumbuh karena pemahaman bersama tentang kemaslahatan hukum.

Rekomendasi ini sesuai dengan harapan Dishub yang menyatakan bahwa pembinaan bukan hanya soal memberi tahu aturan, tetapi menumbuhkan kesadaran rasional tentang tujuan dibalik aturan tersebut.

⁷⁵ Pasal 8 huruf (c) Peraturan Walikota Malang Nomor 71 Tahun 2019.

3) Rekomendasi kebijakan edukasi untuk meningkatkan sikap hukum larangan supir berhenti di Kawasan yang dilarang

Melalui pendekatan dialog responsif dua arah, Dinas Perhubungan Kota Malang dapat meningkatkan efektivitas pembinaan dalam membentuk sikap hukum (legal attitude) para pengemudi dan pengelola perusahaan otobus (PO) terkait larangan berhenti di kawasan yang dilarang. Kegiatan ini dapat dilaksanakan dalam bentuk forum musyawarah dan diskusi terbuka yang mempertemukan pihak Dishub, pengemudi, dan pengelola PO Bus untuk saling bertukar pandangan mengenai kendala di lapangan, alasan pelanggaran, serta solusi yang realistik. Melalui komunikasi dua arah, penyampaian kebijakan tidak bersifat instruktif semata, melainkan membangun kesepahaman dan rasa memiliki terhadap aturan yang diberlakukan.

Pelaksanaan kegiatan ini memiliki dasar hukum dalam Pasal 5 huruf b dan c Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menegaskan kewenangan pemerintah dalam pembinaan, pengendalian, dan pengawasan angkutan jalan. Melalui dasar hukum tersebut, forum dialog menjadi bagian dari pembinaan partisipatif yang mendorong lahirnya kesepakatan bersama antara pemerintah dan pelaku transportasi.

Oleh karena itu, pendekatan dialog responsif dua arah ini menjadi langkah strategis dalam memperkuat hubungan antara Dinas Perhubungan, pengemudi, dan pengelola PO Bus. Melalui forum

musyawarah yang rutin dan terbuka, pemerintah tidak hanya menyampaikan kebijakan, tetapi juga mendengarkan aspirasi dan kondisi faktual di lapangan.

Demikian, metode dialogis ini diharapkan mampu membentuk sikap hukum yang partisipatif dan sadar tanggung jawab, di mana para pengemudi mematuhi aturan bukan karena tekanan penegakan hukum, melainkan karena hasil mufakat dan kesepahaman bersama bahwa ketertiban di jalan adalah kepentingan kolektif yang harus dijaga bersama.

- 4) Rekomendasi kebijakan edukasi untuk meningkatkan perbuatan hukum larangan supir berhenti di Kawasan yang dilarang

Rekomendasi kebijakan ini berfokus pada upaya mendorong terbentuknya perilaku hukum (*legal behavior*) masyarakat para pengemudi bus agar secara sadar mematuhi larangan berhenti atau menaikkan penumpang di kawasan yang dilarang. Pendekatan ini tidak hanya menekankan aspek penegakan hukum, tetapi juga memperkuat penyediaan fasilitas pendukung, rekomendasinya yaitu Penambahan Halte dan fasilitas Transit Oriented Development (TOD)

Salah satu kendala utama rendahnya kepatuhan masyarakat terhadap aturan terminal adalah minimnya fasilitas transportasi penunjang yang membuat akses ke terminal kurang efisien. Oleh karena itu, Dinas Perhubungan dan Pemerintah Kota Malang perlu mengembangkan

halte baru dan fasilitas Transit Oriented Development (TOD) di titik-titik strategis di sekitar Pasar Gadang dan daerah malang lainya.

Melalui penambahan halte dan pengembangan titik Transit Oriented Development (TOD), Dinas Perhubungan Kota Malang dapat menciptakan sistem transportasi yang lebih teratur, aman, dan efisien. Langkah ini penting untuk menjawab permasalahan rendahnya kepatuhan pengemudi terhadap larangan berhenti di kawasan yang dilarang akibat kurangnya fasilitas pendukung seperti halte resmi dan titik transit yang mudah diakses. Dengan penambahan halte dan pengembangan kawasan TOD di titik-titik strategis seperti sekitar Pasar Gadang dan kawasan padat penumpang lainnya, masyarakat akan terdorong menggunakan fasilitas resmi, sehingga praktik menaikkan dan menurunkan penumpang di lokasi terlarang dapat diminimalisir.

Kegiatan ini memiliki dasar hukum yang jelas dalam Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009⁷⁶ tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menetapkan bahwa pemerintah dan pemerintah daerah bertanggung jawab atas penyediaan serta pengelolaan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, termasuk halte dan terminal. Selain itu, diperkuat oleh Pasal 4 dan Pasal 7 Peraturan Menteri ATR/BPN Nomor 16 Tahun 2017⁷⁷ tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit (TOD), yang mengatur

⁷⁶ Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

⁷⁷ Pasal 7 Peraturan Menteri ATR/BPN Nomor 16 Tahun 2017.

bahwa kawasan TOD wajib menyediakan titik perpindahan moda untuk mendukung integrasi jaringan angkutan umum. Dengan demikian, penambahan halte dan titik TOD bukan hanya upaya penataan transportasi, tetapi juga menjadi sarana pembinaan hukum yang mendorong perbuatan hukum (legal behavior) masyarakat melalui penyediaan fasilitas publik yang memadai dan mendukung kepatuhan terhadap aturan lalu lintas.

Konsep TOD bertujuan mengintegrasikan sistem transportasi dengan tata ruang kota agar pergerakan penumpang lebih teratur dan terpusat. Dengan adanya halte dan titik transit yang nyaman, masyarakat akan lebih ter dorong untuk menaiki angkutan umum dari tempat resmi, bukan di pinggir jalan atau terminal bayangan.

Upaya ini berfungsi sebagai instrumen struktural kesadaran hukum, karena masyarakat akan lebih mudah berperilaku patuh jika didukung oleh sarana yang memadai dan terjangkau. Dalam kerangka teori Soerjono Soekanto, fasilitas publik yang baik merupakan faktor “sarana dan prasarana” yang menentukan tingkat keberhasilan penegakan hukum

2. Tinjauan Perspektif *Maqāṣid al-Syārī‘ah* Terhadap Urgensi Peran Dinas Perhubungan Kota Malang Dalam Mengedukasi Kesadaran Hukum Larangan Pengangkutan Penumpang Bus Secara Ilegal Di Luar Kawasan Terminal

- a. Analisis *Maqāṣid al-Syārī‘ah* Dalam Mengedukasi Kesadaran Hukum Larangan Pengangkutan Penumpang Bus Secara Ilegal Di Luar Kawasan Terminal

Pendekatan *Maqāṣid al-Syārī‘ah* merupakan metode analisis hukum Islam yang menekankan tujuan-tujuan luhur (*ghāyah*) dari setiap ketentuan syariat. Dalam pandangan klasik sebagaimana dijelaskan oleh Al-Imam Asy-Syāṭibī dalam *al-Muwāfaqāt*⁷⁸, maqāṣid syariah adalah upaya syariat Islam untuk menjaga dan mewujudkan kemaslahatan manusia (*jalb al-maṣālih*) serta mencegah terjadinya kerusakan (*dar’ al-mafāsid*) dalam seluruh aspek kehidupan manusia, baik individu maupun sosial.

Dalam konteks hukum publik modern, maqāṣid syariah berperan sebagai kerangka etis dan normatif untuk menilai sejauh mana kebijakan pemerintah selaras dengan tujuan kemaslahatan. Dengan demikian, penerapan maqāṣid tidak hanya terbatas pada hukum ibadah, tetapi juga meluas ke bidang sosial, ekonomi, dan pemerintahan.

Menurut Jasser Auda⁷⁹, maqāṣid syariah memiliki enam dimensi sistemik, yaitu: kognitif, tujuan, nilai, proses, sistem, dan hasil. Dimensi ini menegaskan

⁷⁸ Asy-Syāṭibī, I. (1416 H). *al-Muwāfaqāt fī Uṣūl al-Syārī‘ah*, Jilid II. Beirut: Dār al-Ma‘rifah, hlm. 10.

⁷⁹ Auda, J. (2008). *Maqasid al-Shariah as Philosophy of Islamic Law: A Systems Approach*. London: The International Institute of Islamic Thought (IIIT), hlm. 25–30.

bahwa hukum Islam bersifat dinamis dan dapat diintegrasikan dengan prinsip-prinsip tata kelola modern selama tetap berorientasi pada kemaslahatan manusia.

Berdasarkan teori *maqāṣid*⁸⁰, terdapat lima tujuan pokok yang menjadi dasar pembentukan hukum Islam, yaitu:

- a) *hifz ad-dīn* (menjaga agama),
- b) *hifz an-nafs* (menjaga jiwa),
- c) *hifz al-‘aql* (menjaga akal),
- d) *hifz an-nasl* (menjaga keturunan/sistem sosial), dan
- e) *hifz al-māl* (menjaga harta dan sumber daya ekonomi).

Tujuan-tujuan ini dikenal dengan istilah *al-kulliyāt al-khams*, dan menjadi kerangka utama dalam menganalisis kebijakan publik dari perspektif Islam. Setiap tindakan pemerintah idealnya diarahkan untuk memenuhi salah satu atau beberapa dari tujuan tersebut.

Dalam konteks penelitian ini, pendekatan *maqāṣid syariah* digunakan untuk menilai dan menjelaskan bahwa upaya edukasi kesadaran hukum oleh Dinas Perhubungan Kota Malang merupakan bentuk kebijakan publik yang berorientasi pada perlindungan jiwa (*hifz an-nafs*), perlindungan harta (*hifz al-māl*), dan pencerdasan hukum masyarakat (*hifz al-‘aql*). Edukasi hukum di sini bukan sekadar instrumen administratif, melainkan bagian dari proses

⁸⁰ Al-Ghazālī, A.H. (t.t.). *al-Mustasfā min ‘Ilm al-Uṣūl*. Kairo: Al-Maktabah al-Tijāriyyah, hlm. 174.

pembentukan *maslahah ‘āmmah* (kemaslahatan umum) dalam kehidupan masyarakat perkotaan.

Pendekatan maqāṣidiyah memungkinkan penelitian ini untuk memandang kebijakan Dinas Perhubungan bukan hanya dari sisi legal-formal, tetapi juga dari sisi etis dan sosial: sejauh mana kebijakan itu menumbuhkan keselamatan, kesadaran, dan keadilan. Dengan demikian, analisis maqāṣid syariah akan menjadi kerangka moral dan teleologis (berbasis tujuan) bagi penilaian terhadap efektivitas edukasi hukum di Kota Malang.

b. Hubungan antara *Hifz an-Nafs* dengan Edukasi Kesadaran Hukum

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan dengan Ahmad Rafif, Staf Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang, diketahui bahwa aktivitas bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang berhenti dan menaikkan penumpang di kawasan Pasar Gadang masih marak terjadi meskipun telah dilarang oleh regulasi. Ahmad staff bidang angkutan jalan menjelaskan bahwa:

*“Untuk menaik-turunkan penumpang itu harus sesuai peraturan, yaitu di tempat yang telah ditentukan seperti terminal. Pasar Gadang bukan tempat menaik-turunkan penumpang, jadi itu ilegal. Bisa dibilang itu seperti terminal bayangan.”*⁸¹

Pernyataan tersebut diperkuat oleh keterangan Anto, salah seorang pengemudi bus PO Al-Akbar, yang mengakui bahwa meskipun mengetahui adanya larangan tersebut, praktik menaikkan penumpang di luar terminal tetap

⁸¹ Rafif, wawancara.

dilakukan karena pertimbangan ekonomi dan permintaan penumpang. Ia mengatakan:

*“Penumpang lebih banyak di Pasar Gadang, jadi ya mau tidak mau kami cari penumpang di sini.”*⁸²

Kondisi ini menunjukkan adanya kesenjangan antara pengetahuan hukum dan perilaku hukum. Meskipun sudah terdapat upaya edukasi hukum dari pihak Dinas Perhubungan melalui sosialisasi dan pembinaan, namun pelaksanaannya masih bersifat formal dan belum menyentuh kesadaran substantif para pelaku transportasi.

Dalam perspektif *maqāṣid al-syarī‘ah*, kondisi tersebut dapat dikaitkan dengan tujuan *hifz an-nafs* (perlindungan jiwa). Prinsip ini menuntut agar setiap kebijakan publik diarahkan untuk melindungi keselamatan manusia dari bahaya fisik maupun sosial. Aktivitas menaikkan penumpang di luar terminal menimbulkan risiko kecelakaan dan kemacetan, sehingga bertentangan dengan *maqāṣid hifz an-nafs*.

Sebagaimana ditegaskan dalam firman Allah Swt.:

وَأَنْعِفُوا فِي سِيرِكُمْ اللَّهُ وَلَا تُلْهِنُوهُ بِأَيْدِيهِنَّكُمْ إِلَى التَّهْلِكَةِ وَأَخْسِنُوهُ إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الْمُحْسِنِينَ ﴿١٩٥﴾

Artinya :

*Berinfaklah di jalan Allah, janganlah jerumuskan dirimu ke dalam kebinasaan, dan berbuatbaiklah. Sesungguhnya Allah menyukai orang-orang yang berbuat baik. Al-Baqarah ayat 195*⁸³

⁸² Anto, wawancara.

⁸³ Al-quran, surah Al-Baqarah Ayat 195

Ayat ini menegaskan kewajiban untuk mencegah setiap tindakan yang dapat membahayakan jiwa, baik bagi diri sendiri maupun orang lain. Dalam konteks transportasi, kebijakan edukasi hukum dari Dinas Perhubungan merupakan bentuk aktualisasi dari prinsip *hifz an-nafs* karena bertujuan menekan potensi bahaya yang timbul akibat pelanggaran aturan lalu lintas.

Dan berdasarkan hasil penelitian lapangan, implementasi edukasi hukum oleh Dinas Perhubungan Kota Malang masih belum optimal. Sebagaimana dijelaskan oleh Ahmad Rafif dalam wawancara lanjutan, kegiatan pembinaan dan sosialisasi hukum dilakukan secara insidentil dan belum memiliki jadwal berkala. Hal ini menyebabkan dampaknya belum merata di kalangan pengemudi bus. Sebagian besar sopir mengetahui adanya larangan, tetapi tidak memahami alasan keselamatan di baliknya⁸⁴.

Selain itu, faktor struktural seperti minimnya fasilitas terminal, kurangnya halte resmi, dan lemahnya pengawasan di lapangan turut memperburuk kepatuhan hukum. Pengemudi cenderung memilih lokasi strategis seperti Pasar Gadang yang lebih ramai penumpang. Dinas Perhubungan sendiri mengakui bahwa terminal resmi Hamid Rusydi “kurang berfungsi secara optimal” dan masih membutuhkan perbaikan fasilitas agar menarik bagi pengguna transportasi.

Dengan demikian, dari perspektif *maqāṣid syarī‘ah*, kebijakan edukasi hukum Dinas Perhubungan Kota Malang belum sepenuhnya *mencapai maqāṣid*

⁸⁴ Rafif, wawancara.

tahqīqiyyah (realisasi tujuan hukum). Upaya yang dilakukan baru sampai pada tataran *maqāṣid taṣawwuriyyah*, yakni memberikan pemahaman konseptual tanpa menghasilkan transformasi perilaku hukum yang nyata.

c. Hubungan antara *Hifz al-Māl* dengan Penertiban Pengangkutan Ilegal

Selain menjaga jiwa (*hifz an-nafs*), *maqāṣid al-syarī‘ah* juga menekankan pentingnya *hifz al-māl* (perlindungan terhadap harta atau sumber daya ekonomi). Menurut Al-Ghazālī, menjaga harta merupakan bagian dari *al-darūriyyāt al-khams*, karena hilangnya stabilitas ekonomi dapat mengancam keberlangsungan hidup manusia⁸⁵. Oleh karena itu, kebijakan publik dalam bidang transportasi yang bertujuan mencegah kerugian ekonomi dan mengatur sistem angkutan umum termasuk dalam pelaksanaan prinsip *hifz al-māl*.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Ahmad Rafif, Staf Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang, dijelaskan bahwa salah satu dampak dari aktivitas pengangkutan ilegal di luar kawasan terminal adalah berkurangnya pendapatan retribusi daerah dan merosotnya pemasukan bagi sopir angkutan resmi. Ia menjelaskan:

*“Terminal itu bukan hanya tempat menaik-turunkan penumpang, tapi juga sumber retribusi untuk PAD. Kalau sopir lebih banyak ambil penumpang di luar terminal, otomatis pendapatan resmi menurun, dan yang rugi bukan cuma pemerintah, tapi sopir-sopir resmi juga.”*⁸⁶

⁸⁵ Al-Ghazālī, A.H. (t.t.). *al-Mustasfā min ‘Ilm al-Uṣūl*. Kairo: Al-Maktabah al-Tijāriyyah, hlm. 174.

⁸⁶ Rafif, wawancara.

Hal ini senada dengan pernyataan Bapak Slamet, pengemudi angkutan dalam kota, yang menyebutkan bahwa maraknya bus AKDP yang menaikkan penumpang di luar terminal menyebabkan berkurangnya penumpang bagi angkot yang beroperasi secara resmi di dalam terminal. Ia mengatakan:

*“Kami di terminal jadi sepi. Penumpang lebih suka naik bus di Pasar Gadang karena dianggap lebih cepat, padahal itu tidak sesuai aturan.”*⁸⁷

Keterangan tersebut menggambarkan adanya kerugian ekonomi berantai yang dialami baik oleh pemerintah daerah (melalui hilangnya retribusi), maupun oleh pelaku transportasi resmi (karena menurunnya jumlah penumpang). Dalam kerangka *maqāṣid al-syarī‘ah*, fenomena ini menunjukkan adanya pelanggaran terhadap prinsip *ḥifz al-māl*, sebab praktik pengangkutan ilegal mengakibatkan *mafsadah māliyyah* (kerusakan ekonomi). Islam menekankan bahwa harta merupakan amanah yang harus dijaga dan dimanfaatkan secara adil. Sebagaimana Allah SWT berfirman:

وَلَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بِيَنْكُمْ بِالْبَاطِلِ وَتُدْلُوْ بِهَا إِلَى الْحُكَّامِ لَتَأْكُلُوا فَرِيَّةً مِنْ أَمْوَالِ النَّاسِ بِالْإِثْمِ وَإِنْتُمْ تَعْلَمُونَ

Artinya:

*“Dan janganlah kamu memakan harta sesamamu dengan cara yang batil dan (janganlah) kamu membawa (urusan) harta itu kepada hakim, supaya kamu dapat memakan sebagian dari harta orang lain dengan jalan dosa, padahal kamu mengetahui.”*⁸⁸

⁸⁷ Slamet, wawancara.

⁸⁸ Quran, surah al Al-Baqarah ayat 2

Ayat ini menegaskan bahwa setiap tindakan yang menyebabkan hilangnya hak ekonomi pihak lain, termasuk penyalahgunaan sistem transportasi untuk keuntungan pribadi di luar mekanisme resmi, merupakan bentuk pelanggaran terhadap prinsip keadilan ekonomi Islam.

Dari sisi kebijakan, Dinas Perhubungan Kota Malang telah berupaya menertibkan aktivitas pengangkutan ilegal melalui patroli gabungan dan imbauan terhadap perusahaan bus. Namun, hasil wawancara menunjukkan bahwa pengawasan di lapangan belum berjalan secara efektif. Ahmad Rafif mengakui bahwa keterbatasan jumlah personel dan luasnya area pengawasan menyebabkan masih banyak titik-titik rawan terminal bayangan yang tidak terpantau setiap hari⁵.

Lebih lanjut, dari wawancara dengan pengemudi bus, diketahui bahwa lemahnya penegakan hukum membuat sebagian sopir tidak jera dan menganggap pelanggaran tersebut sebagai hal biasa. Anto, sopir PO Al-Akbar, mengatakan:

“Kadang kalau ketahuan, paling ditegur atau disuruh jalan saja. Jadi ya besoknya kami balik lagi ke tempat semula.”⁸⁹

Kondisi ini menunjukkan adanya celah antara kebijakan normatif dan realitas implementatif, yang menyebabkan upaya penertiban tidak berjalan maksimal. Dalam perspektif *maqāṣidīyah*, kebijakan tersebut baru memenuhi

⁸⁹ Anto, wawancara.

aspek *niyyah al-maslahah* (niat untuk menciptakan kemaslahatan), tetapi belum mencapai *tahqīq al-maslahah* (realisasi nyata kemaslahatan).

Maqāṣid *hifz al-māl* menuntut adanya kebijakan yang tidak hanya mencegah pelanggaran, tetapi juga menjamin keadilan distribusi manfaat ekonomi antar pelaku transportasi. Artinya, pemerintah harus menciptakan sistem transportasi yang sehat, transparan, dan berkeadilan di mana semua pihak memperoleh manfaat secara sah tanpa merugikan pihak lain.

Dengan demikian kebijakan edukasi dan penertiban pengangkutan ilegal oleh Dinas Perhubungan Kota Malang telah mengandung nilai-nilai *maqāṣid hifz al-māl*, namun pelaksanaannya masih perlu diperkuat. Ketidaktegasan dalam pengawasan dan lemahnya pembinaan terhadap sopir menyebabkan tujuan perlindungan ekonomi publik belum tercapai sepenuhnya.

Realisasi *hifz al-māl* secara sempurna hanya dapat dicapai apabila pemerintah tidak hanya menegakkan hukum, tetapi juga membangun kesadaran ekonomi kolektif bahwa ketaatan terhadap aturan transportasi merupakan bagian dari menjaga kemaslahatan ekonomi bersama (*maslahah musytarakah*).

d. Hubungan antara *Hifz al-‘Aql* dengan Pembinaan Kesadaran Hukum

Selain menjaga jiwa (*hifz an-nafs*) dan harta (*hifz al-māl*), maqāṣid al-syarī‘ah juga menempatkan *hifz al-‘aql* (pemeliharaan akal dan kesadaran berpikir) sebagai tujuan utama hukum Islam. Dalam pandangan Imam Asy-Syātibī, *hifz al-‘aql* berarti memastikan agar akal manusia digunakan secara

benar dalam memahami hukum dan membedakan antara yang maslahat dan mafsadah.⁹⁰

Akal merupakan instrumen utama manusia dalam mengenali kebenaran dan ket�aan hukum; karena itu, syariat mewajibkan segala kebijakan diarahkan untuk mencerdaskan masyarakat dan menghindarkan mereka dari perilaku yang destruktif.

Hasil wawancara penulis dengan Ahmad Rafif, Staf Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang, menunjukkan bahwa program edukasi hukum yang dilaksanakan oleh Dishub belum sepenuhnya membangun pemahaman rasional masyarakat terhadap aturan hukum. Ia menyebutkan bahwa kegiatan sosialisasi hukum masih dilakukan secara terbatas dan belum disertai dengan pelatihan yang mengubah cara berpikir sopir terhadap pentingnya aturan tersebut. Ahmad staff bidang angkutan jalan menjelaskan bahwa:

“Kami memang sudah lakukan sosialisasi, tapi masih terbatas. Kadang masyarakat atau sopir hanya dengar sekilas, belum paham mengapa aturannya dibuat seperti itu. Harusnya ada pelatihan atau diskusi yang lebih interaktif.”⁹¹

Keterangan ini menunjukkan bahwa edukasi hukum belum menyentuh dimensi intelektual dan moral masyarakat secara mendalam. Padahal, dalam

⁹⁰ Asy-Syāṭibī, I. (1416 H). *al-Muwāfaqāt fī Uṣūl al-Syarī‘ah*, Jilid II. Beirut: Dār al-Ma‘rifah, hlm. 21–23.

⁹¹ Rafif, wawancara.

maqāṣid al-syarī‘ah, hifz al-‘aql tidak hanya bermakna menjaga akal dari hal-hal yang merusaknya secara fisik (seperti khamr), tetapi juga menjaga fungsi akal dari kebodohan, manipulasi, dan ketidakpedulian terhadap hukum⁹².

Selain itu, wawancara dengan pengemudi bus Slamet dan Anto memperkuat kesimpulan bahwa pemahaman hukum di kalangan sopir masih bersifat dangkal dan pragmatis. Mereka menganggap aturan larangan menaikkan penumpang di luar terminal hanya sebagai “aturan pemerintah yang memberatkan”, bukan sebagai sistem keselamatan yang bermanfaat bagi semua pihak. Slamet mengatakan:

*“Sebenarnya kami tahu itu dilarang, tapi kalau nggak cari penumpang di luar terminal, kami bisa rugi. Jadi ya kami pikir aturan itu hanya buat tertib di atas kertas.”*⁹³

Pernyataan ini menggambarkan rendahnya kesadaran hukum substantif (*legal awareness*) dan kurangnya internalisasi nilai-nilai kemaslahatan publik. Dalam konteks maqāṣidiyah, kondisi tersebut merupakan bentuk *lemahnya hifz al-‘aql al-ijtima‘ī* yakni kegagalan kolektif dalam menggunakan akal sehat untuk menimbang manfaat sosial dari ketataan hukum.

Al-Qur'an memberikan perhatian besar terhadap peran akal sebagai sarana memahami hukum dan hikmah syariat. Sebagaimana Allah SWT berfirman:

⁹² Auda, J. (2008). *Maqasid al-Shariah as Philosophy of Islamic Law: A Systems Approach*. London: The International Institute of Islamic Thought (IIIT), hlm. 87–88.

⁹³ Slamet, wawancara.

وَقَالُوا لَوْ كُنَّا نَسْمَعُ أَوْ نَعْقَلُ مَا كُنَّا فِي أَصْلِحِ السَّعْدِ ١٠

Artinya:

“Dan mereka berkata: Sekiranya dahulu kami mendengar atau memikirkan (menggunakan akal), niscaya kami tidak termasuk penghuni neraka Sa’ir.”

Ayat ini menegaskan bahwa kelalaian dalam menggunakan akal untuk memahami kebenaran membawa dampak kehancuran, baik spiritual maupun sosial. Dengan demikian, pembinaan kesadaran hukum dalam maqāṣid syariah harus diarahkan untuk menghidupkan fungsi akal agar masyarakat tidak hanya taat secara formal, tetapi juga paham secara rasional dan moral mengapa aturan itu penting bagi kemaslahatan bersama.

Dalam konteks kebijakan Dinas Perhubungan Kota Malang, kondisi ini menunjukkan bahwa pembinaan hukum masih bersifat satu arah (top-down) dan belum memfasilitasi dialog sosial antara aparat dan masyarakat pengguna transportasi. Edukasi hukum masih berorientasi pada penyampaian informasi, bukan pada pembangunan kesadaran kritis.

Dari sudut pandang maqāṣid, hal ini menunjukkan bahwa kebijakan Dishub baru memenuhi *maqāṣid al-‘aql al-ta‘līmī* (aspek pendidikan formal), tetapi belum mencapai *maqāṣid al-‘aql al-idrākī* (aspek pemahaman dan internalisasi nilai). Untuk mencapai *hifz al-‘aql* secara sempurna, dibutuhkan program edukasi hukum yang interaktif, berbasis pengalaman sosial, serta mengaitkan nilai hukum dengan manfaat moral dan keselamatan.

Dengan demikian, *hifz al-‘aql* menuntut agar edukasi hukum tidak berhenti pada sosialisasi, melainkan diarahkan untuk menumbuhkan budaya berpikir hukum (*legal reasoning culture*) di tengah masyarakat. Apabila hal ini dapat diwujudkan, maka ketaatan terhadap aturan transportasi tidak lagi dipandang sebagai beban administratif, tetapi sebagai bentuk kesadaran moral dan rasional yang mendukung tercapainya kemaslahatan publik.

e. Hubungan antara *Hifz ad-Dīn* dengan Etika dan Moralitas Hukum

Dalam *maqāṣid al-syarī‘ah*, *hifz ad-dīn* (menjaga agama) tidak hanya berarti melindungi keyakinan spiritual semata, tetapi juga mencakup pelestarian nilai-nilai moral dan etika sosial dalam kehidupan bermasyarakat. Prinsip ini menuntut agar setiap kebijakan publik, termasuk kebijakan hukum dan tata kelola transportasi, dijalankan berdasarkan nilai-nilai kejujuran, tanggung jawab, dan keadilan sebagai manifestasi dari keimanan kepada Allah SWT⁹⁴.

Dalam konteks penelitian ini, hasil wawancara dengan Ahmad Rafif, Staf Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang, menunjukkan bahwa perilaku sebagian pelaku transportasi belum sepenuhnya mencerminkan etika hukum yang baik. Ia menyebutkan:

*“Sebenarnya aturan sudah jelas dan sudah disosialisasikan, tapi masih banyak yang melanggar karena tidak ada kesadaran. Padahal kalau semua tertib, bukan hanya aman, tapi juga menunjukkan kedisiplinan dan tanggung jawab.”*⁹²

⁹⁴ Asy-Syāṭibī, I. (1416 H). *al-Muwāfaqāt fī Uṣūl al-Syarī‘ah*, Jilid II. Beirut: Dār al-Ma‘rifah, hlm. 29–30.

Dari sisi moralitas hukum, penjelasan tersebut menunjukkan bahwa pelanggaran aturan bukan hanya masalah teknis, melainkan krisis kesadaran etis di kalangan pelaku transportasi. Para sopir seringkali melanggar aturan karena dorongan ekonomi tanpa mempertimbangkan tanggung jawab moral terhadap keselamatan penumpang.

Hal ini juga ditegaskan oleh Slamet, salah satu sopir angkutan kota, yang mengatakan bahwa pelanggaran dilakukan karena faktor kebiasaan dan kurangnya keteladanan dari pihak berwenang, ia mengatakan:

“Kalau di jalan kami lihat sopir lain juga berhenti di luar terminal, akhirnya ikut-ikutan. Kalau petugas nggak sering razia, ya kami pikir tidak masalah.”⁹⁵

Pernyataan ini mengindikasikan bahwa pembinaan etika hukum belum berjalan efektif karena tidak diiringi dengan pembentukan budaya moral hukum. Dalam *maqāṣid syariah*, kondisi semacam ini menunjukkan lemahnya penerapan nilai *hifz ad-dīn al-ijtimā’ī*, yaitu menjaga agama melalui pembentukan moral sosial yang baik di ruang publik.

Syariat Islam menempatkan kepatuhan hukum sebagai bagian dari ketaatan kepada Allah dan bentuk ‘ubūdiyyah (penghambaan) dalam kehidupan sosial. Sebagaimana Allah SWT berfirman:

⁹⁵ Slamet, wawancara.

يَأَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَهْبِطُوا إِلَهَ وَأَطْبِعُوا الرَّسُولَ وَأُولَئِكُمْ مِنْكُمْ فَانْتَزَعْتُمْ فِي شَيْءٍ فَرَدُوْهُ إِلَى اللَّهِ وَالرَّسُولِ إِنْ كُنْتُمْ تُؤْمِنُونَ

بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ ذَلِكَ خَيْرٌ وَأَحْسَنُ تَأْوِيلًا ○

Artinya:

“Wahai orang-orang yang beriman, taatilah Allah, taatilah Rasul, dan ulil amri di antara kamu.” surah An-Nisa ayat 59⁹⁶

Ayat ini menunjukkan bahwa ketaatan terhadap hukum dan otoritas pemerintah merupakan bagian dari ketaatan kepada Allah selama hukum tersebut membawa kemaslahatan bagi masyarakat. Dengan demikian, pelanggaran terhadap aturan lalu lintas dan ketertiban transportasi bukan hanya pelanggaran administratif, tetapi juga penyimpangan moral yang bertentangan dengan nilai *hifz ad-dīn*.

Lalu berdasarkan temuan penelitian, Dinas Perhubungan belum secara maksimal menanamkan dimensi moral dan keagamaan dalam program edukasi hukumnya. Sosialisasi yang dilakukan masih sebatas menjelaskan aturan dan sanksi, tanpa mengaitkan pentingnya ketaatan hukum dengan nilai spiritual seperti amanah, tanggung jawab, dan kepedulian terhadap keselamatan sesama. Akibatnya, sebagian masyarakat memandang aturan hukum hanya sebagai kewajiban teknis, bukan sebagai bagian dari etika dan moral keagamaan.

Dari sudut pandang *maqāṣid*, kondisi ini menggambarkan bahwa kebijakan Dishub baru mencapai tahap *maqāṣid ad-dīn al-qānūnī* (ketaatan hukum

⁹⁶ Quran, surah *An-Nisa'* Ayat 59

formal), belum sampai pada *maqāṣid ad-dīn al-akhlāqī* (ketaatan berbasis kesadaran moral). Padahal, Islam menegaskan bahwa fungsi hukum adalah untuk membentuk pribadi yang taat dan berakhlak, bukan sekadar masyarakat yang patuh karena takut sanksi.

f. Hubungan antara *Hifz an-Nasl* dengan Pembangunan Budaya Hukum

Tujuan *maqāṣid al-syarī‘ah* berikutnya adalah *hifz an-nasl* (menjaga keturunan), yang dalam konteks sosial bermakna melestarikan keberlangsungan masyarakat yang beradab, tertib, dan memiliki budaya hukum yang sehat. Menurut Imam Asy-Syāṭibī, pemeliharaan keturunan tidak hanya berkaitan dengan aspek biologis, tetapi juga dengan *hifz an-nasl al-ijtimā‘ī*, yaitu menjaga tatanan sosial dan moral agar generasi mendatang hidup dalam lingkungan yang bermartabat dan taat hukum⁹⁷.

Dalam konteks penelitian ini, prinsip *hifz an-nasl* dapat dikaitkan dengan upaya Dinas Perhubungan Kota Malang dalam membangun budaya hukum (legal culture) di masyarakat melalui program edukasi kesadaran hukum dan ketertiban transportasi. Berdasarkan hasil wawancara dengan Ahmad Rafif, Staf Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang, dinyatakan bahwa kegiatan sosialisasi hukum bertujuan menanamkan kesadaran jangka panjang agar masyarakat terbiasa menaati aturan dan tidak menjadikan pelanggaran hukum sebagai kebiasaan. Beliau mengatakan:

⁹⁷ Asy-Syāṭibī, I. (1416 H). *al-Muwāfaqāt fī Uṣūl al-Syarī‘ah*, Jilid II. Beirut: Dār al-Ma‘rifah, hlm. 33–34.

“Kami ingin masyarakat sadar bahwa tertib lalu lintas bukan sekadar urusan aturan, tapi soal kebiasaan dan budaya. Kalau dari kecil mereka sudah melihat sopir tertib, ke depan tidak perlu ditegur lagi.”⁹⁸

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan telah memiliki visi pembinaan hukum yang berorientasi pada pembentukan perilaku sosial jangka panjang. Namun, hasil wawancara lapangan dengan pengemudi bus seperti Anto dan Slamet memperlihatkan kenyataan berbeda bahwa pelanggaran hukum masih menjadi kebiasaan umum di kalangan sopir dan masyarakat, dan belum ada upaya sistematis yang benar-benar mengubah pola pikir tersebut. Anto mengakui:

“Kalau semua sopir lain tetap menaikkan penumpang di luar terminal, ya kami ikut saja. Sudah kebiasaan, susah diubah.”⁹⁹

Kebiasaan melanggar hukum ini menunjukkan bahwa budaya hukum yang ingin dibangun pemerintah daerah belum terbentuk secara kuat. Dari sisi maqāṣidiyah, hal ini berarti bahwa kebijakan edukasi hukum belum sepenuhnya mewujudkan fungsi ḥifẓ an-nasl, karena belum berhasil mentransmisikan nilai-nilai tertib hukum kepada generasi sosial berikutnya.

Syariat Islam menekankan pentingnya menjaga tatanan sosial dan moral sebagai warisan generasi. Hal ini ditegaskan dalam firman Allah SWT:

⁹⁸ Rafif, wawancara.

⁹⁹ Anto, wawancara.

وَالَّذِينَ يَقُولُونَ رَبَّنَا هُبْ لَنَا مِنْ أَرْوَاحِنَا وَذُرِّبَنَا فُرَّةَ أَعْنِيْنَ وَاجْعَلْنَا لِلْمُتَّقِنِّ إِمَامًا ﴿٧٤﴾

Artinya:

“Dan orang-orang yang berkata: ‘Ya Tuhan kami, anugerahkanlah kepada kami istri-istri dan keturunan kami sebagai penyenang hati, dan jadikanlah kami imam bagi orang-orang yang bertakwa.’” quran surah Al-Furqon ayat 74¹⁰⁰

Ayat tersebut menunjukkan bahwa tanggung jawab sosial tidak berhenti pada diri sendiri, melainkan mencakup upaya membangun generasi yang berakhhlak dan bertanggung jawab. Dalam konteks kebijakan publik, pembentukan budaya hukum merupakan bagian dari menjaga “keturunan sosial” agar terbiasa hidup dalam lingkungan yang tertib dan berkeadaban hukum.

Namun, berdasarkan hasil penelitian, program edukasi hukum Dinas Perhubungan Kota Malang belum sepenuhnya konsisten dan berkelanjutan. Sosialisasi yang dilakukan masih bersifat insidentil dan belum menyasar generasi muda secara langsung, misalnya pelajar dan mahasiswa sebagai calon pengguna dan pelaku transportasi masa depan. Kurangnya kolaborasi dengan lembaga pendidikan menyebabkan nilai-nilai tertib hukum tidak ditanamkan secara dini.

Dari perspektif maqāṣid, hal ini menggambarkan bahwa kebijakan yang ada baru memenuhi aspek *hifz an-nasl al-‘ām* (perlindungan sosial umum), tetapi

¹⁰⁰ Quran, surat Al-furqon ayat 74

belum mencapai *hifz an-nasl al-tarbawī* (pemeliharaan melalui pendidikan dan pembiasaan). Padahal, sebagaimana dijelaskan oleh Al-Raysūnī¹⁰¹, *hifz an-nasl* dalam konteks masyarakat modern menuntut adanya sistem pendidikan hukum yang berkelanjutan agar tercipta generasi sadar hukum yang kokoh.

¹⁰¹ Al-Raysūnī, A. (2014). *Nazariyyah al-Maqāṣid ‘inda al-Imām al-Syāṭibī*. Rabat: Dār al-‘Ālamiyah, hlm. 176–178.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Fenomena pengangkutan penumpang bus secara ilegal di luar kawasan terminal disebabkan oleh faktor struktural dan kultural. Secara struktural, keterbatasan fasilitas terminal resmi, jarak lokasi terminal yang kurang strategis, serta minimnya titik pemberhentian resmi di area strategis menyebabkan sopir dan penumpang memilih titik-titik pemberangkatan ilegal. Sedangkan secara kultural, sebagian besar pengemudi memiliki kesadaran hukum yang masih rendah, karena ketidaktahuan dan faktor ekonomi serta kebiasaan lama yang dianggap lebih menguntungkan.

Berdasarkan teori kesadaran hukum Soerjono Soekanto, sebagian besar pengemudi baru mencapai tahap pengetahuan, namun jarang yang sampai pada tingkat pemahaman ,sikap dan perilaku hukum. Oleh karena itu, edukasi hukum yang berkelanjutan diperlukan agar pengemudi berperilaku sesuai aturan, bukan karena takut sanksi, tetapi karena kesadaran nilai-nilai keadilan dan keselamatan bersama.

Dalam perspektif *Maqāṣid al-Syari‘ah*, upaya edukasi kesadaran hukum oleh Dinas Perhubungan Kota Malang telah mencerminkan sebagian tujuan dasar syariat, yaitu menjaga jiwa (*hifz an-nafs*), menjaga akal (*hifz al-‘aql*), dan menjaga harta (*hifz al-māl*). Melalui pembinaan dan penyuluhan hukum, kebijakan ini secara tidak langsung berperan dalam melindungi keselamatan

penumpang, mengurangi risiko kecelakaan, serta menjaga hak ekonomi masyarakat transportasi agar berjalan secara adil dan tertib. Namun demikian, implementasi kebijakan tersebut baru mencapai tahap pemahaman konseptual (*maqāṣid taṣawwuriyyah*), yakni sebatas pemahaman nilai-nilai kemaslahatan, dan belum sepenuhnya mencapai tahap implementatif yang menghasilkan kemaslahatan nyata (*maqāṣid tāḥqīqiyah*).

Upaya edukasi hukum Dinas Perhubungan Kota Malang menunjukkan bahwa hukum positif dan prinsip-prinsip Islam dapat berjalan harmonis. Keduanya sama-sama menekankan pentingnya ketertiban, keselamatan, dan kemaslahatan sosial. Dengan menginternalisasikan nilai-nilai *Maqāṣid al-Syari‘ah*. dalam kebijakan transportasi, Dinas Perhubungan Kota Malang dapat memperkuat moralitas hukum sekaligus efektivitas dalam penerapan upaya edukasi hukum di lapangan.

B. SARAN

1. Bagi Dinas Perhubungan Kota Malang

Dinas Perhubungan diharapkan dapat memperkuat pendekatan edukasi kesadaran hukum dalam upaya menekan praktik pengangkutan penumpang bus secara ilegal di luar kawasan terminal. Edukasi hukum hendaknya tidak berhenti pada sosialisasi formal, melainkan dikembangkan menjadi program pembinaan berkelanjutan dengan melibatkan komunitas sopir, pengusaha bus, dan masyarakat pengguna jasa.

Sebagai lembaga pelaksana fungsi pemerintahan di bidang perhubungan, Dinas Perhubungan juga disarankan untuk meningkatkan kualitas komunikasi hukum publik, baik melalui media sosial, kampanye visual, dialog responsif dua arah maupun kegiatan interaktif yang mampu menjangkau masyarakat luas. Edukasi yang bersifat partisipatif akan lebih efektif dalam membangun kesadaran hukum jangka panjang dibandingkan pendekatan yang bersifat formal dan sepihak.

2. Bagi Pemerintah Daerah Kota Malang

Pemerintah daerah diharapkan memberikan dukungan penuh terhadap kebijakan pembinaan hukum yang dijalankan Dinas Perhubungan, baik dalam bentuk anggaran, infrastruktur, maupun koordinasi lintas instansi. Salah satu faktor penyebab masih maraknya terminal bayangan adalah keterbatasan fasilitas terminal resmi yang belum mampu mengakomodasi kebutuhan masyarakat. Oleh karena itu, perlu adanya penataan ulang sistem transportasi perkotaan, seperti pembangunan halte tambahan, dan peningkatan fasilitas terminal yang aman dan nyaman.

Selain itu, pemerintah daerah perlu menyusun kebijakan yang berpihak pada pendekatan preventif, bukan hanya represif. Penegakan hukum hendaknya tetap dilakukan, namun harus disertai pembinaan moral dan sosial agar pengemudi tidak sekadar takut terhadap sanksi, tetapi memahami nilai-nilai keselamatan dan kemaslahatan bersama.

3. Bagi Masyarakat dan Pengguna Jasa Transportasi

Masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi memiliki peran penting dalam mendukung penegakan hukum di bidang perhubungan. Diharapkan masyarakat dapat menjadi subjek aktif dalam menjaga ketertiban transportasi dengan tidak menaiki atau menurunkan penumpang di luar kawasan terminal.

Kesadaran masyarakat bahwa terminal bayangan menyebabkan kemacetan, membahayakan keselamatan, dan melanggar hukum harus terus ditumbuhkan melalui partisipasi dalam program edukasi Dinas Perhubungan maupun kampanye publik.

Selain itu, masyarakat diharapkan mampu menjadi pengawas sosial (*social control*) terhadap pelaku transportasi yang melanggar aturan, dengan cara melaporkan pelanggaran kepada aparat berwenang atau menolak menggunakan jasa bus yang beroperasi secara ilegal. Partisipasi publik yang tinggi akan memperkuat posisi hukum pemerintah daerah dan menciptakan budaya hukum yang sehat di masyarakat.

4. Bagi Akademisi dan Peneliti Selanjutnya

Peneliti berikutnya diharapkan dapat melanjutkan kajian ini dengan pendekatan yang lebih luas, misalnya melalui analisis kuantitatif terhadap tingkat kesadaran hukum masyarakat transportasi atau melalui komparasi antar daerah. Kajian lebih lanjut juga dapat difokuskan pada integrasi nilai-nilai *Maqashid Syariah* dalam kebijakan transportasi modern, sehingga dihasilkan

model pembinaan hukum yang berakar pada nilai religius sekaligus relevan dengan dinamika sosial kontemporer.

Dengan demikian, hasil penelitian di masa mendatang diharapkan dapat memperkaya literatur akademik tentang hubungan antara hukum positif, kesadaran masyarakat, dan prinsip-prinsip kemaslahatan Islam dalam penyelenggaraan transportasi publik.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU DAN KITAB

- al-Ghazālī, Abū Ḥāmid. *Al-Muṭaṣfā min ‘Ilm al-Ūṣūl*. Bayrūt: Dār al-Kutub al-‘Ilmiyyah, 1993.
- al-Syāṭibī, Ibrāhīm ibn Mūsā. *Al-Muwāfaqāt fī Uṣūl al-Syarī‘ah*. Bayrūt: Dār al-Ma‘rifah, 2004.
- Ali, Zainuddin. *Sosiologi Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika, 2007.
- Efendi, Jonaedi, dan Prasetijo Rijadi. *Metode Penelitian Hukum Subtantif dan Empiris*. Jakarta: Prenada Media, 2022.
- Iqbal, Muhammad. *Fiqh Siyasah Kontekstualisasi Doktrin Politik Islam Edisi Pertama*. Jakarta: Kencana, 2014.
- Khallaq, Abdul Wahab. *Al-Siyasah al-Syar‘iyah*. Kairo: Dar al-Anshar, 1977.
- al-Mawardi, Abu al-Hasan. *Al-Ahkam as-Sultaniyyah wa al-Wilayat ad-Diniyyah*. Beirut: Dar al-Kutub al-‘Ilmiyyah, 1985.
- Narbuko, Cholid, dan Abu Achmadi. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Bumi Aksara, 2001.
- Nugroho, Agung. *Pemahaman Hukum Masyarakat Transportasi terhadap Peraturan Lalu Lintas di Kota Surakarta*. Surakarta: UNS Press, 2021.
- Rahardjo, Satjipto. *Hukum dan Masyarakat*. Bandung: Angkasa, 1980.
- Soekanto, Soerjono. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers, 2014.
- Sudaryono. *Metode Penelitian Pendidikan*. Jakarta: Kencana, 2016.
- Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta, 2008.
- Suyanto. *Metode Penelitian Hukum Pengantar Penelitian Subtantif, Empiris dan Gabungan*. Gresik: Unigres Press, 2023.

- Syaltut, Mahmud. Al-Islam: Aqidah wa Syariah. Kairo: Dar al-Qalam, 1966.
- Taimiyah, Ibnu. As-Siyasah as-Syar'iyyah fi Islah ar-Ra'i wa ar-Ra'iyyah. Riyadh: Dar 'Alam al-Kutub, 1998.

JURNAL DAN ARTIKEL

- Benuf, Kornelius, dan Muhamad Azhar. "Metodologi Penelitian Hukum sebagai Instrumen Mengurai Permasalahan Hukum Kontemporer." *Gema Keadilan* 7, no. 1 (2020): 20-33.
- Hayati, R. N. "Perizinan Pengelolaan Lahan Parkir Berdasarkan Perda Kota Malang Nomor 4 Tahun 2009 Perspektif Maslahah." *Al-Balad: Journal of Constitutional Law* 5, no. 1 (2023).
- Nugroho, Agung. "Tingkat Pemahaman Hukum pada Masyarakat Transportasi." *Jurnal Hukum Transportasi Indonesia* (2021).
- Widayanti, A., dan B. Karunia. "Permasalahan dan Pengembangan Angkutan Umum di Kota Surabaya." *Jurnal Transportasi* 14, no. 1 (2014).
- Ahmad, Ifan Fajar. "Pengawasan Dinas Perhubungan dalam Penertiban Angkutan Bus." Skripsi S1, UIN Maulana Malik Ibrahim Malang, 2024. <https://etheses.uin-malang.ac.id/71330/>.
- "Analisis Kemunculan Terminal Bus Bayangan dengan Trayek." Tesis, Universitas Gadjah Mada, 2021. <https://etd.repository.ugm.ac.id/peneritian/detail/204939>.
- Nugroho, Aditya Fausta. "Eksistensi Terminal Bayangan Pondok Pinang, Kota Jakarta Selatan." Skripsi S1, UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, 2021. <https://repository.uinjkt.ac.id/>.
- Nurvriandi, Davarianda. "Kondisi Sosial dan Anomie Transportasi Bus Umum (Studi di Terminal Bayangan Terboyo, Kota Semarang)." Skripsi S1, UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, 2023. <https://repository.uinjkt.ac.id/>.

Sari, Intan Mei Puspita. "Persepsi Penumpang terhadap Fasilitas Pelayanan di Terminal Daya, Kota Makassar." Skripsi S1, Universitas Hasanuddin, 2022. <https://repository.unhas.ac.id/>.

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2018 tentang Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik.

Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit.

Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 tentang Angkutan Orang Dalam Trayek.

Peraturan Wali Kota Malang Nomor 71 Tahun 2019 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan.

Peraturan Wali Kota Malang Nomor 74 Tahun 2021 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Malang.

WEBSITE DAN BERITA

Dinas Perhubungan Kota Malang. "Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang." Diakses 10 November 2025. <https://dishub.malangkota.go.id/profil/struktur-organisasi>.

Kurniasari, Dita. "Ragam Teknik Analisis Data Deskriptif Kualitatif vs Kuantitatif." Dqlab, 28 September 2022. Diakses 5 September 2024. <https://dqlab.id/>.

LAMPIRAN



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
FAKULTAS SYARIAH
Jl. Gajayana 50 Malang 65144 Telepon (0341) 559399 Faksimile (0341)559399
Website: <http://syariah.uin-malang.ac.id> E-mail: syariah@uin-malang.ac.id

Nomor : 851 /F.Sy.1/TL.01/10/2025
Hal : Permohonan Izin Penelitian

Malang, 16 Oktober 2025

Kepada Yth.
Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang
Jl. Raden Intan No.1, Polowijen, Kec. Blimbing, Kota Malang, Jawa Timur 65126

Assalamualaikum wa Rahmatullah wa Barakatuh

Dalam rangka menyelesaikan tugas akhir/skripsi mahasiswa kami:

Nama : Achmad Iqbal Fawaaid Jamil
NIM : 220202110186
Program Studi : Hukum Ekonomi Syariah

mohon diperkenankan untuk mengadakan penelitian dengan judul :
Upaya Edukasi Kesadaran Hukum Oleh Dinas Perhubungan Kota Malang Terhadap Pengangkutan Penumpang Bus Secara Ilegal Di Luar Kawasan Terminal Perspektif Siyasah Syar'iyyah, pada instansi yang Bapak/Ibu Pimpin.

Demikian, atas perhatian dan perkenan Bapak/Ibu disampaikan terima kasih.

Wassalamualaikum wa Rahmatullah wa Barakatuh

Scan Untuk Verifikasi



a.n. Dekan

Wakil Dekan Bidang Akademik

Sudirman

Halaman 1 / 1 - +

Gambar 1.5

Surat Izin Penelitian



Gambar 2.5

**Wawancara bersama bapak Ahmad Rafif staff Bidang Angkutan Jalan
Dinas Perhubungan Kota Malang**



Gambar 3.5

Wawancara bersama bapak Anto pengemudi bus PO Al-Akbar



Gambar 4.5

Wawancara bersama bapak Slamet pengemudi bus PO Al-Medina

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



| | | |
|----------------------|---|---|
| Nama | : | Achmad Iqbal Fawaaid Jamil |
| Jenis Kelamin | : | Laki-laki |
| Tempat/Tanggal Lahir | : | Kotabaru, 16 Januari 2003 |
| Agama | : | Islam |
| Perguruan Tinggi | : | UIN Maulana Malik Ibrahim Malang |
| Jurusan | : | Hukum Ekonomi Syariah |
| Alamat di Malang | : | Jl. Sunan Muria II No.Blok C, Dinoyo, Kec.Lowokwaru, Kota Malang, Jawa Timur 65145 |
| Alamat Rumah | : | Jl. Sunan Muria II No.Blok C, Dinoyo, Kec. Lowokwaru, Kota Malang |
| Nomor Handphone | : | 085387770197 |
| Email | : | <u>iqbalfj63@gmail.com</u> |
| Riwayat Pendidikan | : | SDIT Darul Hijrah (2009-2015) SMP Darul Hijrah Putera (2015-2018) SMA Darul Hijrah Putera (2018-2021) |