

**PERKEMBANGAN TRANSPORTASI DARAT DI JEPANG PADA
TAHUN 1920-1970an**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat
Untuk memperoleh gelar Sarjana Sastra

Oleh:

Primaz Livia Rizqie Ermanda

NIM. 03110064

Jurusan Sastra Jepang



FAKULTAS SASTRA

UNIVERSITAS DARMA PERSADA

JAKARTA

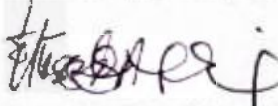
2007

Skripsi Sarjana yang berjudul:

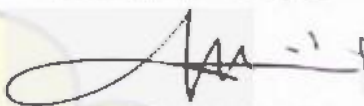
**PERKEMBANGAN TRANSPORTASI DARAT DI JEPANG PADA
TAHUN 1920-1970AN**

Telah diujikan dan diterima dengan baik (lulus) pada tanggal 1 Agustus 2007, di hadapan
Panitia Ujian Skripsi Sarjana Fakultas Sastra

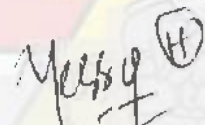
Pembimbing/Penguji


Mossadeq Bahri M. Phil

Ketua Panitia/Penguji



Syamsul Bahri, S.S

Pembaca/Penguji


Hj. Yessy Harun, S.S

Disahkan oleh:

Ketua Jurusan
Bahasa dan Sastra Jepang


Syamsul Bahri, S.S

Dekan Fakultas Sastra


Dr. Hj. Albertine Minderop, M.A

Lembar Pernyataan:

Skripsi Sarjana yang berjudul:

**PERKEMBANGAN TRANSPORTASI DARAT DI JEPANG PADA
TAHUN 1920-1970AN**

Merupakan karya ilmiah yang saya susun di bawah bimbingan Bapak Mossadeq Bahri, M.phil bukan merupakan jiplakan skripsi sarjana atau karya orang lain, sebagian atau seluruhnya dan isi sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya sendiri.

Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya di Jakarta, 15 Agustus 2007.

Primaz Livia Rizqie Ermanda



KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Tuhan YME, karena berkat rahmatNya dan ijinNyalah skripsi ini dapat diselesaikan tepat pada waktunya.

Skripsi ini disusun sebagai salah satu persyaratan untuk mencapai gelar Sarjana Sastra. Skripsi ini berjudul KEADAAN TRANSPORTASI DARAT DI JEPANG PADA TAHUN 1920-1970an.

Penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada semua pihak yang telah memberikan bantuannya kepada penulis. Ucapan ini ingin disampaikan kepada:

1. Bapak M. Mossadeq Bahri, M. Phil., selaku pembimbing skripsi yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan memberikan masukan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
2. Ibu Hj. Yessy Harun S.S., selaku pembimbing akademik dan dosen pembaca skripsi.
3. Bapak Syamsul Bahri S.S., selaku Ketua Jurusan Program Studi Bahasa dan Sastra Jepang dan ketua sidang skripsi.
4. Ibu Dr. Hj. Albertine Minderop M.A., selaku Dekan Fakultas Sastra.
5. Seluruh dosen pengajar Fakultas Sastra Jepang.
6. Seluruh staf Sekretariat Fakultas Sastra.

7. Seluruh staf Perpustakaan Universitas Darma Persada yang telah membantu penulis untuk mendapatkan buku-buku yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini.

Jakarta, 1 Agustus 2007

Primaz Livia Rizqie Ermanda



DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN	.....	iii
LEMBAR PERSEMBAHAN	.....	iv
LEMBAR PERNYATAAN	.....	v
KATA PENGANTAR	.....	vi
DAFTAR ISI	.....	vii
ABSTRAK	.....	ix
BAB I PENDAHULUAN		1
1.1 Latar Belakang	.....	1
1.2 Permasalahan	.....	5
1.3 Tujuan penelitian	.....	6
1.4 Ruang Lingkup	.....	6
1.5 Metode Penulisan	.....	7
1.6 Sistematika penulisan	.....	7
BAB II SEJARAH DAN PERKEMBANGAN ALAT TRANSPORTASI DARAT DI JEPANG PADA TAHUN 1930-1970an		8
2.1 Pengertian transportasi dan perkembangan transportasi darat di Jepang dari tahun 1880an sampai tahun 1920an	.....	8
2.2 Model transportasi darat di Jepang pada tahun 1900an	.....	13
2.3 Hubungan antara industri dengan perkembangan transportasi di Jepang	.....	16
2.4 Keadaan alam Jepang terkait dengan pembangunan sistem transportasi	.....	21
2.5 Sarana dan prasarana yang mendukung keselamatan dan kelancaran transportasi	.....	30
BAB III SITUASI TRANSPORTASI DARAT DI JEPANG PADA MASA PERANG DAN PASCA PERANG (1937-1970)		31
3.1 Dampak peralihan alat transportasi tradisional menjadi modern	.....	31
3.2 Alat transportasi darat yang sering digunakan di Jepang	.....	36
3.3 Dampak perkembangan alat transportasi terhadap kehidupan orang Jepang	.....	39
BAB IV KESIMPULAN		45
GLOSARI	.....	48
DAFTAR PUSTAKA	.....	49

ABSTRAK

Nama: Primaz Liviarizqie Ermanda, NIM: 03110064, Judul Skripsi:
PERKEMBANGAN TRANSPORTASI DI JEPANG PADA TAHUN 1920-1970an.
Dibawah bimbingan M. Mossadeq Bahri M. Phil. Jumlah halaman 49.

Alat transportasi merupakan salah satu penunjang berjalannya aktivitas manusia, khususnya di Jepang, negara yang boleh dikatakan kecil namun tingkat kepadatannya sangat tinggi, selain itu orang Jepang juga dikenal memiliki sifat workaholic atau orang yang gila kerja, maka dari itu mobilitas penduduknya pun tinggi. Dalam skripsi ini akan dijelaskan perubahan alat transportasi dari yang tradisional sampai menjadi modern seperti saat ini, juga pengaruh yang ditimbulkan bagi segala aspek kehidupan yang ada di Jepang.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Alat transportasi merupakan salah satu penunjang berjalannya kegiatan manusia, begitu juga di Jepang. Zaman Meiji dikenal sebagai zaman pencerahan, karena pada saat itu pengaruh dari barat mulai masuk dan diterima di Jepang, seperti alat transportasi, yang pada awalnya manusia hanya berjalan kaki saat bepergian, kemudian mulai menunggang kuda dan menggunakan pedati. Barang-barang pun dibawa dengan dipanggul oleh manusia atau hewan yang dijadikan sebagai alat transportasi.¹

Pada tahun 1910 merupakan sebuah masa di mana pembangunan infrastruktur transportasi yang awalnya ditujukan sebagai alat pemindah barang dan manusia berubah menjadi alat penghubung. Jaringan jalan yang baru dibangun terdiri dari jalan-jalan yang hanya dapat dilalui oleh gerobak dan pedati yang ditarik kuda, belum ada jalan trotoar dari beton atau aspal, tetapi ada beberapa jalan di beberapa bagian di kota besar di aspal menggunakan batu bata. Pada saat itu sudah ada sepeda motor namun dalam jumlah yang kecil dan tidak digunakan sebagai alat transportasi utama seperti saat ini. Pemerintah dan beberapa perusahaan swasta di Jepang membuat suatu langkah yang besar dalam membangun suatu jaringan jalan kereta api

¹ Shibusawa Keizo, *Japanese Life and Culture in the Meiji Era* (Tokyo: Obunsha, 1958), hlm. 167.

nasional, dan perluasan jalan kereta api merangsang dibangunnya jalan-jalan pendukung yang lain.

Di akhir tahun 1905, Perusahaan Kereta Api Nasional Jepang mengoperasikan sebuah jalur yang panjangnya hanya 2.562 km, kemudian di akhir tahun 1907 panjang jalur kereta api itu menjadi 7.183 km.

Masing-masing dari 17 jalur kereta api milik perusahaan kereta api swasta yang diambil alih oleh pemerintah memiliki pengaturan dan rancang bangun yang berbeda. Jika perbedaan tersebut tidak diatasi dan tidak disatukan, maka Perusahaan Kereta Api Nasional Jepang yang baru tidak lebih dari organisasi yang tidak dapat melakukan tugasnya dengan baik, karena perusahaan ini harus mampu menyatukan administrasi transportasi di Jepang.

Kementerian Komunikasi merupakan penanggung jawab dari transportasi kapal dan pembuatan jalan kereta api pada waktu itu. Salah satu kantor cabang Departemen Komunikasi, yaitu Agen Pengaturan Jalan Kereta Api, telah ditugaskan untuk mengatur jalan kereta api nasional, ketika agen tersebut sedang mengurus perusahaan kereta api swasta. Pada tanggal 1 April 1907, Agen Pengaturan Jalan Kereta Api telah disusun kembali menjadi Agen Pengaturan Jalan Kereta Api Kekaisaran, suatu badan diluar Kementerian Komunikasi. Pada tanggal 22 Juni 1908, jalur kereta api yang sebelumnya dikendalikan oleh Kementerian Dalam Negeri telah ditempatkan dibawah pengaturan dua lembaga sekaligus, yaitu Kementerian Dalam Negeri dan Kementerian Komunikasi yang diawasi oleh Agen Pengaturan Jalan Kereta Api. Yang tidak hanya mengawasi dan mengoperasikan jalan kereta api

nasional namun juga jalan trem. Ini menunjukkan pentingnya jalan kereta api yang ada di setiap negara.²

Pengesahan dari Agen Pengaturan Jalan Kereta Api merupakan suatu titik bagi Perusahaan Kereta Api Nasional Jepang agar bekerja sebagai suatu organisasi gabungan dan memperluas administrasi transportasi darat dengan jalan kereta api sebagai bagian pentingnya. Pengurusan administrasi jalan kereta api di Jepang tidak hanya diurus oleh Perusahaan Kereta Api Nasional Jepang, namun juga diatur oleh pemerintahan Jepang di Korea dan jalan kereta api Manchuria selatan.

Sistem ini telah menjadi satu dimana Kementerian Dalam Negeri merupakan penanggung jawab utama untuk pembangunan jalan, sementara jalan kereta api diatur oleh Kementerian Dalam Negeri dan Agen Pengaturan Jalan Kereta Api. Jadi, jalur kereta api, jalan, dan transportasi laut masing-masing diatur oleh kementerian yang berbeda. Orang pertama yang ditetapkan untuk menduduki jabatan sebagai Direktur Jenderal untuk Agen Pengaturan Jalan Kereta Api adalah Goto Shinpei, yang juga menduduki posisi Menteri Komunikasi. Adanya Agen Pengaturan Jalan Kereta Api yang mandiri membuat kekuasaan Kementerian Komunikasi terbatas, sehingga kementerian ini hanya bertugas mengatur transportasi laut dan komunikasi.

Pada tanggal 15 Mei 1920, Agen Pengaturan Jalan Kereta Api diubah menjadi Kementerian Pengaturan Jalan Kereta Api. Agen Pengaturan Jalan Kereta Api berada langsung dibawah kantor Perdana Menteri, dan sejak Goto Shinpei sudah tidak

² Aoki Eiichi "Sengo no joki kikansha-Sono 30 nen no ayumi" (Postwar steam locomotives- Thirty Years history). Tetsudo Pikutorianu (Railroad pictorial), no.315 (February 1976), hlm. 41-48.

menjadi anggota kabinet kementerian, walaupun beban pekerjaan akibat perluasan jalan kereta api meningkat, dia tidak dapat menghadiri pertemuan kabinet dan tidak memiliki kekuasaan untuk mengeluarkan keputusan kementerian. Prosedur pengaturan seperti mengeluarkan izin pembuatan jalan kereta api memerlukan keputusan dari Perdana Menteri. Perubahan dari Agen Pengaturan Jalan Kereta Api menjadi Kementerian Pengaturan Jalan Kereta Api dilakukan untuk mengurus lajunya kemajuan dalam perluasan jaringan jalan kereta api dalam kebijakan transportasi.³

Alat pendukung transportasi yang sejajar dengan jalan kereta api adalah kapal laut. Kapal layar yang menjalankan rute ini masih dapat dilihat, namun rute perjalanan yang telah dijadwalkan untuk kapal layar digantikan oleh kapal uap yang sedang berkembang di perairan pantai Jepang.

Tetapi kapal layar gaya barat ini masih secara luas digunakan untuk membawa muatan umum, terutama batu bara dan gelondongan kayu. Pelabuhan kecil di Jepang diperluas dan ditingkatkan fasilitasnya untuk mengatur kapal-kapal ini. Dari tahun 1922 hingga 1937 merupakan masa pelaksanaan program membangun dan memperbaharui jaringan jalan raya dan kereta api di Jepang menggantikan pelabuhan, sehingga membuat suatu pergeseran di wilayah perkotaan, memenuhi syarat pergeseran dalam transportasi, akibatnya sistem transportasi berubah sejalan dengan perubahan struktur wilayah perkotaan.

³ Hirofumi Yamamoto, *Technological Innovation and the Development of Transportation in Japan* (Tokyo: The United Nations University Press, 1993), hlm.74.

Pada waktu yang sama kemampuan produksi pabrik Jepang telah meningkat dengan cepat selama Perang Dunia I, sekarang produksi itu berpusat di 4 wilayah besar industri di Tokyo–Yokohama, Nagoya, Osaka–Kobe, dan Kyushu utara, selain itu arus penumpang dan barang cenderung ke arah kota–kota yang berada di 4 wilayah industri ini. Sebagai konsekuensinya, permintaan transportasi di sepanjang jalur pengangkutan barang Tokaido dan San'yo meningkat. Dan karena kemampuan transportasi telah ditingkatkan, tanjakan tinggi yang ada di sepanjang jalur ini dihilangkan.

Selain jaringan transportasi di wilayah perkotaan diperkuat, penggunaan kendaraan bermotor lebih dinasionalisasikan di Jepang. Ada suatu peningkatan terhadap penggunaan kendaraan bermotor ini, yaitu untuk mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah kecil serta jarak yang dekat. Beberapa perusahaan kereta api tidak dapat bersaing dengan kendaraan bermotor karena meskipun kendaraan bermotor jumlahnya masih sedikit, untuk pengangkutan dalam kota yang keadaan jalannya belum diaspal, kendaraan bermotor mampu bekerja lebih cepat.

Untuk wilayah pinggir kota yang jaringan jalannya masih berupa jalan tanah atau kerikil, kendaraan seperti kereta kuda dan gerobak masih merupakan alat transportasi utama yang digunakan saat itu.

Sedangkan dalam jalur transportasi laut, kapal uap tetap meningkatkan penggunaannya sebagai alat angkut bagi manusia dan barang. Namun seiring berjalannya waktu dan pengembangan teknologi kelautan khususnya mesin kapal, penerapan mesin diesel memiliki banyak keuntungan seperti penggunaan bahan bakar

yang lebih efisien, daya dorong yang lebih besar, dan daya tempuh yang lebih jauh. Jumlah kapal layar gaya barat yang dilengkapi dengan mesin diesel sebagai tenaga pembantu mengalami peningkatan dan penggunaan kapal layar bertenaga mesin mewakili konsep baru dalam transportasi laut.

1.2 Permasalahan

Dari uraian latar belakang diatas, permasalahan yang akan dibahas penulis didalam skripsi ini adalah bagaimana alat transportasi menjadi salah satu faktor penting bagi kehidupan bangsa Jepang dimulai sejak tahun 1920 sampai pada tahun 1970 (pasca-Perang Dunia II).

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penulisan skripsi ini adalah :

1. Untuk mengetahui perkembangan alat transportasi di Jepang, khususnya transportasi darat.
2. Dampak perkembangan alat transportasi di Jepang bagi kehidupan masyarakatnya.

1.4 Ruang Lingkup

Untuk menitikberatkan permasalahan yang terdapat pada skripsi ini, penulis membatasi pembahasan pada perkembangan alat transportasi darat, sejak tahun 1920 hingga 1970an. Perkembangan pada masa ini diyakini membawa dampak yang

signifikan bagi kehidupan bangsa Jepang pada saat itu, khususnya pada peningkatan ekonomi sesudah masa perang.

1.5 Metode Penelitian

Metode penulisan yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah metode kepustakaan. Untuk mengumpulkan data yang diperlukan, penulis memakai dan mempelajari buku yang berasal dari perpustakaan Unsada dan perpustakaan The Japan Foundation yang berkaitan dengan judul skripsi ini.

1.6 Sistematika Penulisan

Bab I Berisi tentang latar belakang, permasalahan, tujuan penelitian, ruang lingkup, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab II Memaparkan tentang sejarah transportasi di Jepang dan perkembangan alat transportasi darat dari tahun 1920 sampai 1970an.

Bab III Merupakan analisa dampak perkembangan alat transportasi di Jepang bagi kehidupan bangsa Jepang sejak tahun 1920 kedepan.

Bab IV Kesimpulan dari isi skripsi ini.